

# MASTEROPPGAVE I HISTORIE

HIS4090

Universitetet i Oslo

I A K H

Forfatter: Kristin Lindqvist

Tittel: Handelshus i trange tider

År: 2008 – høst

Veileder: Kristine Bruland

## Sammendrag:

”Arendal synes å være en av disse få lykkens øer i denne krisetid”

Dette hevder Jacob Worm-Müller i *Christiania og krisen etter napoleonskrigen*. Han er ikke den eneste som har bemerket dette. Flere av handelshusene i Arendal klarte seg forbausende godt gjennom den harde økonomiske krisen som rammet Norge etter 1814, og det er årsakene til dette fenomenet som blir undersøkt i denne oppgaven.

Det har vært naturlig å begrense oppgaven til de tre største handelshusene i perioden 1814-1842. To sentrale problemstillinger angir fravær av gjeld og oppspart kapital som en viktig årsak til at de klarte seg så bra. Derfor har det også vært nødvendig å gå tilbake til 1796 for å undersøke hvorvidt de tre aktørene klarte å utnytte oppgangstidene på slutten av 1790-tallet og under lisenstiden og om de hadde stiftet noen gjeld. Det legges også vekt på at det først og fremst var handelshuset Dedekam, men også til en viss grad Kallevig som gjorde det bra under krisen, mens det tredje handelshuset Herlofson klarte seg med klart mindre margin. For å forklare at utfallet for disse tre ble såpass forskjellig, er det blitt tatt utgangspunkt i flere problemstillinger. Disse problemstillingene angir Dedekams og Kallevigs sentrale posisjon i virksomheter som havarikommisjon og trelasthandel som viktige årsaker. De to siste problemstillingene tar særlig utgangspunkt i å undersøke hvorfor Dedekam, også hadde en langt større fremgang enn Kallevig, og hvorfor Kallevig gikk litt tilbake etter 1823. Problemstillingene tar sikte på å undersøke i hvilken grad trelasthandelen og særrettigheter i vassdraget kunne være en årsak til Dedekams fremgang, og søker å bekrefte en påstand om at Kallevig var mer risikovillig i skipsfarten enn Dedekam i perioden 1815-1825. Problemstillingene søkes besvart gjennom å undersøke forholdene i trelastforeningen og hvordan handelshusene drev de forskjellige virksomhetene sine i hele denne perioden.

I korthet viser undersøkelsene at det særlig var trelasthandelen som var en viktig ressurs for Dedekam og Kallevig, og at disse to handelshusene utgjorde et oligarki i denne virksomheten frem til 1823. Havarikommisjonen var også en betydningsfull og stabil inntektskilde som disse to hadde enerett på. Herlofson hadde liten, eller ingen del i disse aktivitetene og var, som mange andre, henvist til å drive fraktfart. Etter 1823 oppnådde Dedekam monopolstilling i trelashandelen, med over 50 % av trelastuttakene fra Arendalsvassdraget. Den viktigste årsaken til dette var særrettighetene de hadde til bommer og støtelønn i vassdraget. Siden både Dedekam og Kallevig hadde flere skipstap i denne perioden, er det lite sannsynlig at det var større risikovillighet som førte til at Kallevigs flåte minket. Kallevigs tilbakegang skyldtestrolig at virkningene av krisen førte til lavere inntekter og svekket dermed konkurranseevnen hans i trelasthandelen.

# Innhold

<b>Presentasjon</b> .....	s.	6
<b>Kort innledning</b> .....	s.	6
<b>Krisen i Arendal</b> .....	s.	7
<b>Forholdet mellom de tre handelshusene</b> .....	s.	9
 <b>Problemstillinger</b> .....	s	7
 <b>Organisering av oppgaven</b> .....	s	11
<b>Kilder</b> .....	s	12
 <b>Kapittel 1</b> .....	s	14
<b>De generelle forholdene etter 1814</b>		
<b>Både internasjonalt og nasjonalt</b> .....	s	14
<b>Økonomisk krise og tollmurer</b> .....	s	15
 <b>Problemer innenriks</b> .....	s	15
<b>Økonomien</b> .....		15
<b>Politiske forhold</b> .....	s	16
<b>Handel og eksport</b> .....	s	18
<b>Hvem gikk fallitt?</b> .....	s	19
 <b>Kapittel 2</b> .....	s	20
<b>Arendal – lokale forhold og forutsetninger</b> .....	s	20
<b>Næringslivet</b> .....	s	20
<b>Flåten</b> .....	s	20
<b>Fordeling av tonnasje</b> .....	s	21
<b>Utgangspunktet i 1813 og utviklingen etterpå</b> .....	s.	22
<b>Skipsbygging og krambodhandel</b> .....	s.	23
<b>Trelasthandelen</b> .....	s.	24

Forskjellige aktiviteter.....s	23
<b>Kapittel 3. ....s.</b>	<b>27</b>
<b>Trelasthandelen og forholdene</b>	
<b>i Arendalsvassdraget ..... s.</b>	<b>27</b>
<b>De tidligere forholdene i trelasthandelen</b>	
<b>i Arendalsvassdraget ..... s .</b>	<b>28</b>
<b>Hvordan gikk det etterpå? ..... s.</b>	<b>31</b>
<b>Forholdene etter 1795 ..... s.</b>	<b>33</b>
<b>Årene 1800-1804 ..... s.</b>	<b>33</b>
<b>Årene 1812-1813 ..... s.</b>	<b>34</b>
<b>Årene 1814-1822 ..... s.</b>	<b>35</b>
<b>Ny kommisjon i 1824..... s</b>	<b>41</b>
<b>Oppsummering ..... s.</b>	<b>46</b>
<b>Konklusjon .....s</b>	<b>47</b>
<b>Kapittel 4.</b>	
<b>De tre handelshusene .....s</b>	<b>49</b>
<b>4.1. Kallevig &amp; søn .....s</b>	<b>49</b>
<b>Trelasthandel og eksport..... s</b>	<b>50</b>
<b>Skipsfarten .....s</b>	<b>54</b>
<b>Havariforretningen og kranleie ..... s</b>	<b>61</b>
<b>Oppsummering Kallevig .....s</b>	<b>70</b>
<b>4. 2. Anders og Hans Dedekam .....s</b>	<b>73</b>
<b>Trelasthandel og eksport .....s</b>	<b>74</b>

<b>Skipsfarten .....</b>	<b>s</b>	<b>79</b>
<b>Eiendom .....</b>	<b>s</b>	<b>84</b>
<b>Havarikommisjonen .....</b>	<b>s</b>	<b>85</b>
<b>Hypotekforretningen .....</b>	<b>s</b>	<b>89</b>
 <b>Oppsummering Dedekam .....</b>	 <b>s</b>	 <b>91</b>
 <b>4.3. Peter Herlofson .....</b>	 <b>s</b>	 <b>94</b>
<b>Kramboden .....</b>	<b>s</b>	<b>94</b>
<b>Trelasthandelen .....</b>	<b>s</b>	<b>95</b>
<b>Skipsfarten .....</b>	<b>s</b>	<b>96</b>
<b>Festekontraktene .....</b>	<b>s</b>	<b>100</b>
<b>Brennevinsbrenneriet i Kittelsbukt .....</b>	<b>s</b>	<b>101</b>
<b>Kranleie .....</b>	<b>s</b>	<b>101</b>
 <b>Oppsummering Herlofson .....</b>	 <b>s</b>	 <b>103</b>
 <b>Endelig oppsummering og konklusjon .....</b>	 <b>s.</b>	 <b>104</b>
<b>Begrensninger og implikasjoner .....</b>	<b>s.</b>	<b>106</b>
 <b>Tabeller og figurer .....</b>	 <b>s</b>	 <b>108</b>
 <b>Vedlegg .....</b>	 <b>s</b>	 <b>118</b>
<b>Trelastpriser .....</b>	<b>s</b>	<b>119</b>
 <b>Litteratur .....</b>	 <b>s</b>	 <b>121</b>
 <b>Utrykte kilder .....</b>	 <b>s</b>	 <b>125</b>
 <b>Trykte kilder .....</b>	 <b>s</b>	 <b>126</b>

# Innledning

## Presentasjon

Oppgaven handler om tre forskjellige handelshus i Arendal i årene 1814-1842 og tar sikte på å forklare hvordan de klarte seg gjennom den økonomiske krisen etter 1814. Disse tre - Anders og Hans Dedekam, Salve Kallevig & Søn og Peter Herlofson var blant de fire største handelshusene i Arendal frem til 1814.<sup>1</sup>

Perioden mellom 1814 og 1842 var sterkt preget av krisen som fulgte etter napoleonskrigene. Krisen rammet mange - særlig de som var sterkest involvert i trelasthandel og skipsfart - og førte til at mange av de gamle handelshusene i store deler av landet gikk fallitt. Det var spesielt fallittene blant de store og kjente handelshusene i Drammen og Christiania som vekket mest oppmerksomhet. Ellers var det mange andre byer langs hele Christianiafjorden (begge sider) og sørlandskysten som ble rammet.<sup>2</sup> De fleste fallittene inntraff i forkant av - og rett etter 1820.<sup>3</sup> I tillegg var det en rekke handelshus som måtte gi opp i løpet av 1820-årene og videre i 1830-årene.<sup>4</sup>

Når det gjelder tidsavgrensingen for oppgaven er 1814 et naturlig utgangspunkt fordi krisen begynte rett etter freden og unionsoppløsningen. Det er flere årsaker til at 1842 danner et naturlig slutt punkt. I 1842 fikk vi en mer liberal handelslov. Samtidig kan vi si at de økonomiske forholdene igjen var normalisert ved at paripolitikken var brakt til ende.<sup>5</sup> Et ekstra sammenfall er at to av hovedpersonene i denne oppgaven (Anders Dedekam og Peter Herlofson) døde nettopp dette året.

---

<sup>1</sup> Det fjerde handelshuset var Fûrst. Christopher Fûrst (1749-1929) var den største rederen i Arendal i 1806. I dette året lå han øverst på listen over byens redere - med fem skip på til sammen 656,5 kommerseselester. P. Herlofson og Kallevig hadde henholdsvis fire (411 kl) og tre (332 kl) skip hver. R.Tank 1923, s 361-364. Fûrst hadde også den mest velutstyrte kramboden. O.A.Aalholm 1983, s138/139. En av årsakene til at jeg har valgt å ikke inkludere Fûrst i denne oppgaven er at flåten deres gikk tydelig tilbake i forhold til Dedekam og Kallevigs etter 1814. Til dette kan man innvende at det samme skjedde med Herlofson. Den avgjørende grunn for likevel å velge Herlofson fremfor Fûrst har vært at Herlofsons private forretningsarkiv er helt spesielt stort og innholdsrikt.

<sup>2</sup> De mest kjente fallittene i Drammen og Christiania var Niels Omsted, Jørgen v. Cappelen Omsted, det Ankerske fideicommis, Otto Collet og Carsten Anker på Eidsvoll. I Porsgrunn var Niels Aalls (på Ulefoss) fallitt den mest oppsiktsvekkende. J.Worm-Müller 1922, s.139-161 og s.175-184. Ellers gjaldt det særlig byer som Drøbak, Tønsberg, Larvik, Brevik, Porsgrunn, Risør, Kristiansand, og Mandal

<sup>3</sup> Worm.Müller 1922, s 139-181.

<sup>4</sup> Andreas Chrystie (Moss) måtte gi seg i 1826, Otto Collett(Chr.ia) i 1828, Nicolai Plesner (Skien) i 1829, Worm-Müller 1922, s 201-229.

<sup>5</sup> Paripolitikken var statens styrte deflasjonspolitik som hadde til hensikt å bringe valutaen i balanse etter hyperinflasjonen som oppsto rundt slutten av krigen. F. Hodne/O.Grytten 2000, s 45/46.

## Krisen i Arendal

Det er flere historikere som hevder at Arendal ikke ble så hardt rammet av denne krisen. De viser til at særlig Dedekam og Kallevig klarte seg svært godt med flere av sine virksomheter.<sup>6</sup> For Herlofson ser det ut til å ha vært litt vanskeligere. Han klarte seg han også, men hadde en markert dårligere økonomisk stilling i 1842.<sup>7</sup>

Når det gjelder Dedekam, viser det seg at de faktisk økte flåten sin betraktelig i løpet av disse årene og at de allerede fra 1816 drev en betydelig utlånsvirksomhet av penger mot pant i eiendom.<sup>8</sup> De kjøpte dessuten en rekke hus og eiendommer. Ved innbetalingen av sølvskatten til staten i 1816 ble Dedekam og Kallevig lignet med henholdsvis 7.200 og 5.200 spesidaler, som sies å ha blitt innbetalt ganske fort.<sup>9</sup>

Inntrykket av romslig økonomi blir ytterligere forsterket av denne uttalelsen fra Kristiansands stortingsrepresentant i 1818:

Jeg troer endog at kunne deponere at tvende Handelshuse i Arendal  
haver, i det ringeste efter Fleres Formening, mer disponibel Formue  
end alle Christiansands handlende.<sup>10</sup>

Det blir et hovedanliggende i denne oppgaven å undersøke hvordan dette forholdt seg.

## Problemstillinger

Hovedspørsmålet denne oppgaven reiser er: Hvordan var det mulig for disse handelshusene å klare seg så godt i denne perioden da så mange andre gikk fallitt? Dette spørsmålet er den overordnede problemstillingen i oppgaven.

Det samme spørsmålet har også vært gjenstand for undring blant historikere og forfattere i flere generasjoner - og det har vært antydning flere forskjellige årsaker og forklaringer:

Historikeren Elisabeth Kallevig sier at: *Arendal var blant de heldigere byer fordi kjøpmennene der hadde hatt kapital å tære på.* I den videre teksten referer hun spesielt til Dedekam og Kallevig.<sup>11</sup> Forfatteren Einar Diesen siterer den daværende byfogdens uttalelse: *To tredjeparter av byens skatter bæres av et par hus, Dedekam og Kallevig, og den øvrige by har vanskelig for å klare resten.*

---

<sup>6</sup> Worm-Müller 1922, s. 83, F.Scheel 1935, s. 131, R.Tank 1923, s. 104, S.Tveite 1963/64, s. 54, E. Kallevig 1939, s. 14.

<sup>7</sup> E.Diesen 1973, s. 119-121

<sup>8</sup> E.Kallevig 1939, s. 57, F.Foss 1893/1998, s. 134-137. Denne kredittformidlingen ble i samtiden kalt hypotekforretning. F.Foss s. 134.

<sup>9</sup> E.Kallevig 1939, s. 14.

<sup>10</sup> E.Kallevig 1939, s. 14.

<sup>11</sup> E.Kallevig 1939, s. 14.

Diesen peker i den sammenhengen på at: *de to nevnte handelshus som alle fremmede søkte, hadde monopol på de innbringende havarikommisjoner.* Dette må forstås som at han mener at havarikommisjonen var hovedårsaken til Dedekam og Kallevigs gode stilling.<sup>12</sup> Både forfatteren Frithjof Foss og Juristen/forfatteren Nicolay Schwach mener at Dedekams og Kallevigs formue for en stor del skyldtes at de drev havarikommisjon. De sier ikke eksplisitt at dette var hovedårsaken til at de klarte seg så bra, men de legger stor vekt på at de hadde enerett på denne virksomheten og den var viktig.<sup>13</sup> Historikeren Kjell-Olav Masdalen sier mer generelt om forretningsstanden i Arendal at: *De hadde bare investert i takt med eget overskudd og unngått å sette seg i stor gjeld.*<sup>14</sup>

Det er disse mulige årsakene vi skal undersøke og eventuelt utdype: – *oppspart kapital, havarikommisjon og lite gjeld.* De blir derfor å betrakte som underordnede problemstillinger: Vi skal altså se på E. Kallevigs tese om at Dedekam og Kallevig hadde kapital å tære på. Hvor kom i tilfelle denne kapitalen fra? Stammet den fra arv og/eller fra inntjening i oppgangstidene før – og under krigen. Kan vi dermed se om de på noen måte skilte seg ut fra de mange andre som tjente godt i *de gyldne år* og i lisenstiden?<sup>15</sup> Hvor viktig var havarikommisjonen? Var den konjunkturuavhengig? Er det mulig å beregne hvor stor rolle denne næringen spilte? Vi skal også undersøke om - eller i hvilken grad de var gjeldsfrie.

Med utgangspunkt i uttalelser fra embetsmannen Jens Kraft og historikerne Roar Tank og Fredrik Scheel er det mye som tyder på at trelasthandelen var særlig viktig for Dedekam og Kallevig. Ved flere anledninger understreker Scheel at nettopp Dedekam og Kallevig var ledende både som redere og utskipere av egen trelast. Han mener at de hadde rikere tilgang enn andre på trelast fra opplandet.<sup>16</sup> Roar Tank viser at disse to hadde større andel av

---

<sup>12</sup> E. Diesen i *Slekten Herlofson gjennom 400 år* 1973, s 119. Diesens verk bygger forøvrig i stor grad på avdøde arkivar Olav A.Aalholms notater.

<sup>13</sup> F.Foss – i *Arendal byes historie* 1893/1998, s 135: *Forretningen som Havarikommisisonær var meget indbringende, og Anders & Hans Dedekam skyldte vistnok denne Virksomhedsgren en ikke liden Del af sin Formue.* F.Foss`referanser til havarikommisjon gjelder for ordens skyld bare for Dedekam.

N.Schwach – i *Erindringer af mit Liv* 1848/1992,s 187/188: Ingen uden en meget formuende Mann kan være Havarikommisisonær.. og: *I Arendal vare kun Handelshusene Kallevig og Dedekam Havarikommisisonairer.*

<sup>14</sup> K-O. Masdalen i kapittelet *Arendals historie gjennom 500 år* i *Arendal byleksikon* 1998, s 27. Både J.Worm-Müller og F.Sejersted viser også til hvor viktig det var å være gjeldfri i denne perioden. Worm-Müller beskriver både i *Christiania og krisen etter napoleonskrigene* og i *Christiania Sparebank* hvordan gjelden var med på å knekke både det ankerske fideicomiss og Otto Collett. I *Fra Linderud til Eidsvoll's verk* beskriver F.Sejersted hvordan Haagen Mathisen klarte seg gjennom krisen og vektlegger at mye av grunnen var at han ikke hadde gjeld.

<sup>15</sup> Uttrykket *de gyldne år* blir brukt av både F. Sejersted, J. Worm-Müller og F. Scheel. Det henspiller på den omtalte høykonjunkturen.

<sup>16</sup> F.Scheel 1935, flere ganger - både s 131 og 185.



trelastuttaket fra Arendalsvassdraget fra 1804-1813 enn alle de andre trelasthandlerne til sammen.<sup>17</sup>

Stedets Trælasthandel beskæftiger egentlig tvende

Handelshuse, dog tage her andre handlende nogen Deel heri.

Denne observasjonen var en del av det historisk-statistiske materialet til Jens Kraft i 1826<sup>18</sup>

Det blir derfor spesielt viktig å vie trelasthandelen stor oppmerksomhet når vi sikter på å forklare hvorfor Dedekam og Kallevig klarte seg så bra. Som vi skal se tok de ut mer trelast enn sine konkurrenter og vi skal derfor undersøke hvordan dette gikk til. Hvorfor kunne de ta ut mer trelast enn de andre? Fortsatte det slik helt til 1842 også?

Historikeren Gustav Sætra har i sin hovedoppgave bl.a. vist hvordan brødrene Dedekams foreldre og besteforeldre hadde dominert fløtingen i Arendalsvassdraget i 1780- og 90-årene. De hadde oppnådd et faktisk monopol ved hjelp av politisk kontroll i foreningen, særrettigheter og kreditthandel med bøndene. Dette hadde myndighetene prøvd å sette en stopp for i 1789-95.<sup>19</sup>

Vi skal følge opp Sætras oppgave på dette området og undersøke hvordan forholdene i trelastfløtinga og foreningen var i vår periode. Var monopolsituasjonen noe som fortsatte inn i vår periode? Hvis ikke - er det mulig at brødrene Dedekam klarte å gjenopprette familiens tidligere dominerende stilling? Og gav eventuelt dette dem en stor fordel fremfor de andre trelasthandlerne? Dette blir kanskje den viktigste av de underordende problemstillingene og vil derfor få en sentral plass i oppgaven. I tillegg skal de forskjellige andre aktivitetene de drev undersøkes, og deres betydning skal vurderes.

### **Forholdet mellom de tre handelshusene**

Skjønt alle de tre handelshusene denne oppgaven undersøker klarte seg relativt bra gjennom krisen viste det seg likevel klare forskjeller mellom dem etter hvert, og vi skal se på mulige årsaker til at de utviklet seg ulikt i denne perioden. Som vi har fått opplyst, viser det seg at Dedekams flåte og trelasteksport økte betraktelig, men samtidig får vi se at Kallevigs tilsvarende aktiviteter etter hvert begynte å gå tilbake. Denne forskjellen blir tydelig etter 1823. Hvilke forhold kan ha medvirket til dette? Elisabeth Kallevig mener: *at firmaene*

---

<sup>17</sup> R.Tank 1923, tabell over trelastuttak s 338/339. Tank kommenterer også at flere av de mindre trelasthandlerne var i ferd med å forsvinne fra trelastfløtinga. Vi kan imidlertid også se at Ole Pedersen Mørch tok ut en anseelig mengde trelast i perioden 1804-1812, før han flyttet til Kristiansand.

<sup>18</sup> J.Kraft 1826, s 230.

<sup>19</sup> G.Sætra 1980, s 25-27.

*kanskje handlet etter forskjellige retningslinjer i de 10 første kriseårene etter 1815, idet Dedekam holdt seg nu, som senere bare til trelastutførselen.*<sup>20</sup> Hun mener altså at en av årsakene kan ligge i at Kallevig var mer risikovillig enn Dedekam og derfor mistet flere skip ved forlis.<sup>21</sup> Dette blir enda en underordnet problemstilling i oppgaven: Vi skal altså undersøke om E. Kallevig har rett i sine antakelser om at Kallevig var risikovillig – men også se om det eventuelt ligger flere, eller andre forhold til grunn. Vi har dessuten fått vite at Herlofson klarte seg dårligere enn de andre to. Hva kan det skyldes? Som vi allerede har sett, antyder Diesen at det særlig var havarikommisjonen som gav Dedekam og Kallevig et bedre utgangspunkt enn Herlofson og de andre kjøpmennene i Arendal.<sup>22</sup> Vi har allerede definert dette som en problemstilling, men vi skal også undersøke om det kan ha vært andre årsaker til at Herlofson kom dårligere ut av krisen enn Dedekam og Kallevig.

Et annet aspekt ved problemstillingene er at de har vært av interesse både blant historikere og forfattere i lokalmiljøet i flere generasjoner, men det har ikke vært mulig å finne litteratur eller forskning som har tatt for seg disse problemstillingene utover dem som allerede er nevnt.

Til slutt skal vi se på utviklingen av de tre handelshusene i Arendal i denne perioden i et teoretisk perspektiv: Jakob Worm-Müller hevder at krisen etter 1814 mer eller mindre raderte ut det gamle borgerskapet i Norge.<sup>23</sup> Han mener dette er en god illustrasjon av historikeren Henri Pirennes nesten lovmessige teori om at enhver økonomisk overklasse bare har sin egen begrensede tidsperiode før en ny gruppe vil erstatte dem.<sup>24</sup> Dette er gunstig mener han, fordi en slik utviklingsgang sørger for at nye og friske krefter får slippe til. Historikeren Johs. Thue har fulgt opp Worm-Müllers vurdering i forhold til det gamle borgerskapet i Bergen, men han har kommet til en mer nyansert konklusjon for denne byens vedkommende. Thue mener at en stor del av det gamle borgerskapet i Bergen holdt posisjonen sin i mye lengre tid enn hva som

---

<sup>20</sup> E.Kallevig 1939, s 59. Hun sier videre: *Dedekam deltok for eksempel ikke i Archangelfarten 1817. Vel deltok også S.Kallevig & søn i trelastutskibningen på egne fartøier, men de utskibet også mye med hollendere og drev ivrig fraktfart på Middelhavet, Archangel og russiske Østersjøbyer. I 1818 hadde de 5 skuter i Middelhavet. Så sent som i 1825 gikk gikk rederiets skip Aurora (100) fra Archangel til Marseille med tjære. Men de var uheldige, flere av skutene måtte selges, og noen forliste. Det er med en sterkt redusert flåte at Kallevig & søn etter 1830 gikk inn for bare trelastutførsel fra hjembyen.*

<sup>21</sup> E.Kallevig 1939, s 59. Hun mener at Kallevig og Dedekam valgte ulik strategi etter 1814. Hun viser til at Kallevig mistet et skip da han deltok i Archangels-farten i 1817 og siden flere ved noen turer til Middelhavet. Dedekam holdt seg derimot til kjente trelast-fraktruter – og risikerte dermed mindre tap.

<sup>22</sup> E.Diesen. 1973, s 119

<sup>23</sup> Worm-Müller 1922, s 226-230

<sup>24</sup> Worm-Müller 1922, s.226-230. En slik form for *dialektisk lovmessighet* kan i dag oppfattes som anakronistisk og mange vil mene at det innebærer en for deterministisk oppfattelse av historien. På en annen side kan det fremdeles være et redskap til å forstå hvordan endring skjer og lange tradisjoner blir brutt. Ved å problematisere slike forståelsesformer kan man få belyst andre nyanser og nye innfallsvinkler. (Selv om det gamle handelsaristokratiet i Bergen overlevde, er det ikke dermed sagt at de bare holdt på konservative tradisjoner. Som en følge av at eksportproduktet hovedsakelig var fisk var bergenserne f. eks. tidligere ute både med skarpseilere og dampskip enn ellers i landet. For å frakte fisk var det nødvendig å utvikle og prioritere andre egenskaper ved skipene enn ved trelastfrakt

var tilfellet i resten av landet. Dette medførte at de kunne fortsette å hevde de gamle privilegiene og rettighetene sine og dermed forsinke fremveksten av næringsfriheten. Dermed sperret de også veien for nye krefter og ideer. Vi skal se i hvilken grad denne vurderingen kan være relevant å drøfte i forhold til Arendal.<sup>25</sup>

## Organisering av oppgaven

De tre handelshusene hadde en blomstrende virksomhet helt frem til 1814. På tross av et tilsynelatende nokså likt utgangspunkt i 1814, endte de allikevel opp svært forskjellig

Det var særlig Dedekam, men også Kallevig som klarte seg godt gjennom krisen. Derfor vil mye av oppgaven dreie seg om disse to. Herlofson overlevde krisen, men heller ikke mer.

Det er imidlertid hensiktsmessig å inkludere Herlofson i oppgaven - både for å oppklare hvorvidt de tre handelshusene var ulike i sin måte å drive forretning på, men også for å få belyst om utgangspunktet deres egentlig var så likt som det umiddelbart kan synes - særlig i forhold til trelasthandelen.

Dette vil vi først og fremst kunne avdekke gjennom å se på forholdene i trelastfløtinga og trelasthandlernes forening. Forholdene i foreningen, både innad og utad - med de forskjellige relasjonene mellom medlemmene og til bønder og myndigheter, blir hovedsakelig presentert kvalitativt. Til gjengjeld blir selve uttakene og fordelingen av trelasten mellom de forskjellige medlemmene i trelasthandelen fremstilt kvantitativt. Deretter vil handelshusene bli presentert fortløpende hver for seg.

Som sagt, fokuseres perioden 1814-1842 og hvordan de tre handelshusene klarte å overleve den økonomiske krisen. For å kunne svare på problemstillingen om Dedekam og Kallevig hadde kapital å tære på, er det imidlertid nødvendig å undersøke en del om forholdene forut for 1814. Vi skal derfor gå tilbake til 1796 for å se i hvilken grad de klarte å utnytte høykonjunkturerne frem til 1812 og om de eventuelt ervervet seg penger og verdier på andre måter.<sup>26</sup> I den sammenhengen skal vi særlig se på trelasthandelen, skipsfarten og havarikommisjonen og om de mottok noen form for arv. Så skal vi kartlegge hvordan de drev aktivitetene sine videre etter 1814. Vi skal se på hvordan og i hvilken grad de klarte å tilpasse seg de nye forholdene. Vi skal fremdeles fokusere på de samme virksomhetene. Samtidig vil vi også ta eventuelle andre aktiviteter med i betraktningen. Det vil imidlertid ikke bli mulig å

---

<sup>25</sup> J.Thue 1980, 32-35.

<sup>26</sup> Jeg mener det er tilstrekkelig å gå tilbake til 1796 for å kunne få et fyllestgjørende inntrykk av i hvilken grad de hadde klart å bygge opp en slik økonomisk posisjon som E.Kallevig sikter til. Ikke minst vil vi få med de viktigste høykonjunkturerne før 1814. M. Kallevig hadde da vært i farens firma i 4 år, Anders Dedekam hadde akkurat startet sin karriere som trelasthandler i 1796, mens P.Herlofson på det tidspunktet bare var 18 år og hadde enda ikke helt kommet i gang.

fremstille noen fullstendig oversikt over de forskjellige inntektene deres - heller ikke fortjenesten. Målet er å illustrere hvordan driften utviklet seg på de forskjellige områdene, og i hvilken grad det gikk godt – eller dårlig. I denne sammenhengen vil jeg først og fremst bruke kvantitativt materiale - som blir fremstilt i tabeller og diagrammer.

Det er resultatene fra disse forskjellige undersøkelsene som vil utgjøre grunnlaget for å svare på problemstillingene. Disse resultatene vil indikere i hvilken grad de forskjellige handelshusene klarte å gjøre seg gjeldende på det økonomiske området – både totalt sett og i forhold til hverandre.

## Kilder

Foruten den litteraturen som allerede er henvist til under presentasjonen av problemstillingene og som refereres til i litteraturlisten, er det følgende kilder som danner utgangspunktet for å undersøke problemstillingene i denne oppgaven:

*Trelasthandlernes forhandlingsprotokoll 1789-1850*. Den er en viktig kilde fordi den dokumenterer forholdene i trelastfløtinga og trelasthandlernes forening. Den gir først og fremst utfyllende opplysninger om størrelsen på trelasthandelen for alle trelasthandlerne i Arendal, men den inneholder også referater fra alle møtene i foreningen.. *Kanalvesenets historie* er en annen viktig kilde som har gjort det mulig å få innblikk i myndighetenes holdning til - og vurdering av forholdene i trelastfløtinga..<sup>27</sup> En annen uttrykt kilde jeg har gjort bruk av for opplysninger om trelasthandelen er *tallbøker* fra de øverste elvefløtingsdistriktene.<sup>28</sup>

For Herlofson er det private forretningsarkivet meget innholdsrikt. Det viktigste her har vært *skipsregningers kopibøker*, som gir et ganske detaljert bilde av rederivirksomheten hans. Her ser vi både diverse utgifter og inntekter fra de forskjellige skipene. I *dokumenter vedrørende trelasthandelen* får vi godt innblikk i hvordan han hadde tenkt å utvide trelasthandelen sin. Også *hovedboken*, *bondeboken* og *sjøbodboken* har gitt nyttige opplysninger om hvilke forbindelser han hadde – både lokale, norske og internasjonale. For Dedekams del er det så og si ikke noe privat forretningsarkiv igjen. For Kallevig er også det private forretningsarkivet

---

<sup>27</sup> Kanalvesenets historie 1883, kap.8.

<sup>28</sup> Tallbøker Nidarå tømmerfløting, A-AA. Disse tallbøkene representerer de enkelte elvefølgdistriktene og viser kjøpmennenes avtaler med hver enkelt bonde om kjøp av trelast. Det eksisterer dessverre ikke så mange av disse tallbøkene for de øverste distriktene i denne perioden

sparsomt for denne tiden. Det finnes imidlertid en utfyllende *regnskapsbok over havarikommisjon og kranleie* for perioden 1823-1836. Denne har vært svært nyttig – ikke bare for å undersøke Kallevigs egen havariforretning og kranleie, men også som et sammenlikningsgrunnlag i forhold til de funnene vi har gjort av havarister i offentlige dokumenter. Ved å ha muligheten til å sammenholde disse kildene har vi kunnet danne oss et inntrykk av i hvilken grad funnene i de offentlige dokumentene samsvarer med den virkeligheten som regnskapsboken dokumenterer. Ellers har det vært rikelig med opplysninger i offentlige arkiver: *Notarialforretningene* i Arendal byfogdembete er spesielt innholdsrike vedrørende havarikommisjonen. *Tollbøkene for inn- og utgående* har gitt grunnlaget for det meste av opplysningene om skipsfarten for Kallevig og Dedekam. Av tidsmessige hensyn har det ikke vært mulig å gå igjennom *tollbøkene* for alle årene mellom 1796 og 1842. Jeg har i prinsippet prøvd å basere meg på annet hvert år, men har noen ganger inkludert et ekstra år der det var viktig å få med ekstra informasjon.<sup>29</sup> Øvrig informasjon om hypotekforretning, eiendom, tomteleie og skifter har jeg funnet i *branntakster, panteregistre og skiftebøker*.

Alle disse kildene er uttrykket – bortsett fra *Kanalvesenets historie* og en del av *Trelasthandlernes forhandlingsprotokoll* - som er trykket. Når det gjelder forhandlingsprotokollen finnes delen som angår møtereferatene også i trykket utgave.

Før vi nå går videre med opplysningene fra disse kildene er det nødvendig å redegjøre for de viktigste økonomiske og politiske forutsetningene i denne perioden, både internasjonalt, nasjonalt og regionalt. Dette er viktig for å forstå hvilke føringer og premisser som lå i tiden. Jeg kommer i første rekke til å konsentrere meg om de forholdene som hadde betydning for trelasteksporten og skipsfarten.

---

<sup>29</sup> Det er særlig årene 1820-1826 jeg tenker på – for å få med den midlertidige oppgangen i England.

## **Kapittel. 1.**

### **De generelle forholdene etter 1814, både internasjonalt og nasjonalt.**

#### **Økonomisk krise og tollmurer**

Den økonomiske krisen i Europa etter napoleonskrigen førte til kraftig prisfall og krympende markeder, særlig etter 1816. Med dette fulgte en økonomisk innstramning. For de fleste landene gjaldt dette i første omgang å trygge sine egne markeder ved å forhøye tollmurene. De første alvorlige utslagene her hjemme var sviktende markeder og ukontrollert inflasjon. Det sistnevnte medførte harde tiltak fra myndighetenes side, som raskt skapte store endringer i de økonomiske vilkårene for det gamle handelsborgerskapet.<sup>30</sup> Først i 1842 var den styrte deflasjonen etter krigen gjennomført, slik at valutaen var normalisert.

England, som var ledende både innen industriproduksjon og i verdenshandelen, så allerede i 1811 nødvendigheten av å skjerpe tollmurene for å beskytte produksjon og transport av sine egne og koloniernes varer. Dette gjaldt spesielt kanadisk tømmer, og det rammet Norge sterkt fordi Norge hadde hatt England som sitt største trelastmarked. Etter stadig bedre konjunkturer i siste halvdel av 1700-tallet, hadde den nesten sammenhengende høykonjunkturen fra 1794-1806 ført til en kraftig økning i Norges eksport og fraktjenester. Norge var jo nøytalt frem til 1807 og kunne derfor profitte på krigen. I denne perioden økte den norske handelsflåten fra 94,7 – 155,9 tusen nettotonn. Økt etterspørsel og eksport, førte også til økt prisnivå, slik at Norge totalt sett tredoblet sin eksportverdi på 10 år.<sup>31</sup> Etter en nedgang mellom 1807-1809, førte lisenstiden mellom 1809-1811 til nytt oppsving i trelasteksporten. Men etter 1811, med den omtalte økningen i engelsk importtoll, ble det så å si umulig for norske trelasteksportører å fortsette noen handel der med fortjeneste.

---

<sup>30</sup> F. Seiersted 1989, s 51-53 og 64-65. Han viser til at proteksjonismen som fulgte etter krigen, med de forhøyde tollmurene, virket hemmende på handelen – særlig for Norge. Han peker også på at både devalueringene før 1822 og den harde paripolitikken etterpå, som var en liberalistisk reaksjon på den ukontrollerte merkantilistiske seddelpressen, heller ikke var gunstig for næringslivet i første omgang.

Dette understreker også Oskar Kristiansen, som sier at selv om den gjorde forholdene vanskelige, var det nødvendig med denne innstramningen og at den egentlig burde startet før. Staten burde imidlertid samtidig sørget for bedre tilgang av kapital for næringslivet – bl.a. ved å oppta større utenlandske lån. O.Kristiansen 1925, s 11-95

<sup>31</sup> F. Hodne/O.Grytten 2000, s 25/23

Fiskeeksporten ble ikke rammet i så stor grad, bortsett fra i lisenstiden, men bergverksproduktene møtte både sterk konkurranse av billig engelsk jern og høyere tollmurer fra Danmark.<sup>32</sup>

De engelske tollmurene holdt seg høye i flere tiår. Trelastprisene holdt seg dessuten på et mye lavere nivå, bortsett fra en kort periode fra 1821-1823. Norske trelasteksportører var derfor tvunget til å prøve å søke nye markeder.

## **Problemer innenriks**

### **Økonomien**

#### **Valuta, toll og avgifter**

Problemene innen den nye norske staten var heller ikke ubetydelige. For første gang på 400 år skulle Norge nå ta hånd om sin egen innenrikspolitik. Etter den kraftige prisstigningen før 1814 og tidligere under krigen, falt prisene dramatisk. Dette skjedde både som følge av en altfor stor seddelproduksjon under krigen og på grunn av de dårlige avsetningsmulighetene av eksportvarer etterpå. Sammen med ukontrollert bruk av verdipapirer samtidig med inflasjon førte dette til at hele pengesystemet kollapset.<sup>33</sup>

Etter en mislykket sanering av pengevesenet i 1813, var den økonomiske situasjonen for Norge i 1814 fremdeles uhåndterlig.

For å rydde opp og skape tillit til den norske stat og valuta, ble det i 1815 besluttet å iverksette en styrt deflasjon. Valutaen ble devaluert tre ganger. På få år hadde vi fire forskjellige pengeenheter og endte til slutt opp med spesidaleren. Det var imidlertid ikke mulig å få kontroll, før man i 1822 iverksatte den såkalte pari-politikken.<sup>34</sup>

Som tidligere nevnt, oppnådde man ikke pari kurs før i 1842. I mellomtiden ble næringslivet en tapende part. De mest alvorlige effektene av pengeproblemene før 1822, og siden også av pari-politikken, var den ustabile valutaen og de mangelfulle kapital- og kredittmulighetene. Dette rammet særlig eksport- og skipsfartsnæringen. Ved siden av dette ble det opprettet nye skatter og avgifter. Den nye norske staten trengte verdier både til å øke sølvbeholdningen i

---

<sup>32</sup> Dette varte i 12-14 år. En ny lov om samhandel mellom Danmark og Norge var på plass igjen mellom 1826-1828. I 1848 gikk så mye som 1/2-parten av den norske jerneksporten igjen til Danmark

<sup>33</sup>F. Hodne/ O.Grytten 2000, s 36-40, F. Sejersted 1989, s 53, og O.Kristiansen 1925, s 4-11

<sup>34</sup> Dette var en styrt rykkvis deflasjon som hadde som mål å bringe pengeverdien opp til pari kurs. Hvilket igjen betydde at kursen forholdt seg til en fastsatt sølvverdi basert på beholdningen i Norges bank. Dermed var det viktig å være påholden med seddelutstedelse og derfor fikk Norges bank monopol. Forholdet mellom mengde av penger i sirkulasjon og statens reelle sølvbeholdning skulle være konstant. Derfor var at det var om å gjøre å øke sølvbeholdningen raskest mulig for derved å kunne øke pengemengden..Hodne/Grytten

banken, til å bygge opp offentlige institusjoner og til å få i stand et forsvarlig forvaltningsapparat. Det var særlig sølvskatten og de økte tollavgiftene på eksportvarer som ble en tung byrde å bære.<sup>35</sup>

## **Politiske forhold**

### **Avklaring av rettigheter**

Med Sverige som ny unionspartner fulgte det også nye problemer. Den gjensidige tollfriheten vi tidligere hadde hatt med Danmark opphørte øyeblikkelig i 1814.<sup>36</sup> Det tok ganske lang tid før vi oppnådde samme fordeler med Sverige. Først med mellomriksloven i 1825-27 ble vi likestilt med samme handelsrettigheter og tollfrihet.<sup>37</sup> Den lange ventetiden fikk særlig konsekvenser for skipsfarten. Før vi var likestilt med Sverige hadde norske skip i følge navigasjonsakten ikke lov til å frakte svenske varer til England.<sup>38</sup>

### **Ambivalens i forhold til de gamle privilegiene**

Århundret mellom 1750 og 1850 har ofte blitt karakterisert som en overgangsperiode fra merkantilisme til økonomisk liberalisme.<sup>39</sup> Denne overgangen var imidlertid ikke preget av noen målrettet og konsekvent omlegging av politikken.<sup>40</sup> Den dansk-norske helstaten hadde helt fra 1784 foretatt endringer i retning av å avskaffe en del privileger.<sup>41</sup> Det var imidlertid ikke lett for alle å følge lovendringene opp i praksis.<sup>42</sup>

Den nye handelsloven som kom i 1818 var på en annen side et skritt i konservativ retning. Den virket beskyttende for de gamle monopolene ved at den innskjerpet det gamle regelverket med å stille enda strengere krav til nye handelsborgere. Loven ble først og fremst opprettet for

---

<sup>35</sup> F.Hodne 2000, s 42/43 O.Kristiansen 1925, s 153-157

<sup>36</sup> Tollfriheten mellom Norge og Danmark var et resultat av landene var i union med hverandre. Det var helstatens politikk å fremme handelen mellom dem

<sup>37</sup> O. Kristiansen 1925, s 304

<sup>38</sup> Det var imidlertid ikke alltid at navigasjonsakten ble håndhevet så strengt. Det vil vi se i kapittelet om Herlofson

<sup>39</sup> S.Dyrvik m.fl. 1979, s 227 Det er også vanlig å se denne perioden som en tid der interessekonfliktene mellom borgere og bønder ble synlige – ikke minst gjennom hvordan ulike embetsmenn forholdt seg til dette. S. Dyrvik m.fl 1979, s 227 og S.Tveite 1963/1964, s 34.

<sup>40</sup> F.Hodne/O.Grytten 2000, s 242.

<sup>41</sup> S.Dyrvik m.fl 1979, s 227-229. Finnmarks- og Islandshandelen ble frigitt i 1784 og 1787, Opphevelsen av kornmonopolet i 1788, Nye tollforordninger i 1788 gav lavere tollsatser og færre importforbud. Sagbruksrestriksjonene for eksport ble frigitt i 1795. Brennevinsproduksjon ble frigitt i 1816.

<sup>42</sup> Lovendringene var ment som middel til å fremme næringsfrihet, men ble ikke alltid godt mottatt av alle. Det fantes interessemotsetninger også innad i de forskjellige gruppene. For eksempel hadde utskiftningsloven i 1821 som mål å skape et rasjonelt jordbruk, men ble av mange bønder oppfattet som en tvangliberalisering. Den endret deres praksis og innarbeidede rettigheter. S.Dyrvik m.fl.1979, 227-229. På lang sikt skulle loven likevel vise seg å virke både i liberaliserende og demokratiserende retning - ved at den førte til større økonomisk – og dermed også til politisk innflytelse for bondene. F.Sejersted 1993, s 54/55 og F.Hodne/O.Grytten 2000, s.74



å forebygge spekulasjon av den typen som fulgte de usedvanlig gode konjunktorene på slutten av 1700-tallet og frem til 1807. Denne situasjonen hadde for alvor utfordret de normalt trygge og forutsigelige forholdene for det gamle borgerskapet.<sup>43</sup>

Samtidig ser vi eksempler på at staten gav etter for press fra nye næringsdrivende – og var lempelige i forhold til eksisterende privilegier og monopoler.<sup>44</sup> Det fantes flere embetsmenn både sentralt og regionalt som hadde svært liberale oppfatninger og som aktivt støttet bøndene i deres forhold til borgerskapet.<sup>45</sup>

Ulempene ved det gamle handelsborgerskapets monopoler og privilegier var imidlertid stadig til debatt. Privilegiene gjorde det vanskeligere for nye aktører å slippe til og det var flere som ivret for å fjerne dem i et raskere tempo.<sup>46</sup> I den nye grunnlovens paragraf 101 het det:

Nye og bestandige innskrenkninger i næringsfriheten  
bør ikke tilstedes noen for fremtiden.<sup>47</sup>

De fleste forslag om endringer som berørte dem førte imidlertid til sterk motstand fra borgerskapet. Bl.a. ble forsøket på å oppheve sagbruksmonopolet nedstemt i 1815.<sup>48</sup>

Opphevelsen av sagbruksmonopolet ble gjennomført i 1818 – tre år etter at det sist ble nedstemt, slik at bøndene nå fikk anledning til å eksportere tømmer - vel og merke fra egen skog.<sup>49</sup> Vi fikk likevel ikke noen ny handelslov før i 1842. Selv om det gamle privilegiesystemet allerede hadde gjennomgått store endringer, var denne loven formelt sett egentlig det første reelle markerte politiske brudd med borgerskapets handelsmonopol i

---

<sup>43</sup> F.Hodne/O.Grytten 2000, s 242. og S.Dyrvik m.fl. b. 1 1500-1850, s 164. Denne tiden, eller *de gyldne år*, som også falt sammen med opphevelsen av kvantumsbestemmelsene for privilegerte sagbruk i 1795 hadde nemlig ført til muligheter for en rekke nye aktører. På tross av privilegiene var det mange – også en del spekulanter - som hadde klart å etablere seg innen trelasthandelen. Dette var særlig tilfelle på østlandet. De umiddelbare følgene av denne økte konkurransen var en voldsom spekulasjon. Den førte til en enorm etterspørsel av trelast, høyere tømmerpriser for bøndene - som igjen resulterte i overproduksjon og et raskt fallende eksportprisinivå på trelast.

<sup>44</sup> G.Sætra viser dette i sin artikkel om byutvikling på Agder. Vi ser hvordan myndighetene lar ladestedene på Agder rive seg løs fra stiftsstedene for å oppnå egen bystatus. G.Sætra 1995, s 50-52

<sup>45</sup> S. Tveite peker på at overklassen var splittet mellom trelastaristokratiet og embetsmenn som sympatiserte med bøndene. Dette kom til syne allerede fra 1770-tallet. Denne splittelsen fortsatte også under Eidsvollsforsamlingen, i stortinget og i det politiske livet etterpå. S.Tveite 1963/64, s 34

Dette er også et overordnet tema i G. Sætras hovedoppgave. (Å undersøke hvorvidt Halvdan Koht hadde rett i sin teori om at embetsmennene mer eller mindre var redskap for borgerskapet i denne tiden) Sætra viser her at embetsmennene faktisk hadde svært ulike holdninger i sitt forhold til borgerskapet og til bøndenes rettigheter. Dette vises allerede i siste del 1700-tallet og blir dokumentert gjennom hvordan stiftamtmann Moltke hjalp bøndene i saken mot Dedekam i Arendal. G.Sætra 1980.

<sup>46</sup> I riksforsamlingen ble det faktisk foreslått å fjerne disse privilegiene innen 7 år, men dette ble forkastet. Tiden var ikke moden. Det var allikevel en del forandringer som ble realisert. I 1816 ble det gjennomført innskrenkninger i bøndenes leveringsplikt av trekull til bergverkene, samt at byenes monopol på brennevinbrenning ble opphevet W.Keilhau 1929, s 289-291

<sup>47</sup> F. Hodne/O.Grytten 2000 s 137

<sup>48</sup> Sagbruksmonopolet hadde kommet i stand i 1668 – før dette hadde bøndene også hatt disse rettighetene REF

<sup>49</sup> Stein Tveite 1963-64, s 54

byene. Et monopol de hadde nytt godt av helt siden 1660.<sup>50</sup> Først med denne nye loven kunne alle, også kvinner, etablere sin egen handel, så lenge de holdt seg utenfor en radius av tre mil rundt enhver by. De kunne imidlertid fremdeles ikke drive eksport eller import.

Når jeg vier dette såpass stor oppmerksomhet, så er det for å vise at samfunnet var i brytning i disse årene. Selv om man fra sentralt politisk hold ennå ikke våget å begrense de mest sentrale privilegiene i borgerskapets handelsmonopol, var endringene allerede underveis. Som nevnt tidligere er det etter flere historikers mening akkurat denne perioden, med sin krise og utallige fallitter, som markerte sluttfasen for det gamle handels- og storborgerskapet i Norge.<sup>51</sup> Det er imidlertid mye som viser at de reelle forholdene inneholdt store lokale variasjoner – mye etter hvor hardt den økonomiske krisen rammet, men trolig også etter forskjellige lokale forutsetninger og innarbeidede tradisjoner. I Drammen og Christiania, hvor det var svært mange fallitter, ble det følgelig rom for nykommere og økt konkurranse.<sup>52</sup> I Bergen klarte derimot de fleste handelshusene seg gjennom krisen.

## Handel og eksport

### Organisering av handelen

Perioden fra 1500 frem til ca 1800 omtales i mange sammenhenger som handelskapitalismen i europeisk sammenheng.<sup>53</sup> Handelen var organisert i faste former og landene var knyttet sammen i et internasjonalt handelssamkvem.<sup>54</sup> Tyngdepunktet for de økonomiske sentrene flyttet seg med tiden.<sup>55</sup> Norge var en perifer råvareleverandør i dette internasjonale samkvemmet og for vår del må vi også kunne si at denne perioden på mange måter vedvarte en stund utover 1800-tallet frem til industrialiseringen gjorde sitt inntog.

I Norge representerer denne tiden en overgang mellom naturalhushold/varebytte og markedøkonomi. Forutsetningene var skapt i den merkantilistiske økonomien fra 1600-tallet som tilrettela for økonomisk vekst gjennom privilegier og monopoler for borgerskapet. Slik vokste handelshusene frem i Norge. De største inntektskildene deres lå i de store

---

<sup>50</sup> F.Hodne/O.Grytten 2000, s 242/243

<sup>51</sup> A) Jacob Worm-Müller 1922 a, s 53. I *Historien om Christiania Sparebank* sier han at da “stormen” var over var det skjedd en økonomisk revolusjon og at privilegiene tid var ugjenkallelig forbi.

B) F. Sejersted 1989, s 58. Med uttrykket *creative destruction* illustrer Sejersted, (ikke så ulikt Worm-Müller) at det gamle borgerskapets sammenbrudd ryddet veien for nye krefter og ideer.

C) F. Scheel 1935, s 112. Han registrerer at de gamle handelshusene aldri klarte å gjenvinne sin posisjon etter freden.

<sup>52</sup> F.Scheel 1935, s 128, 134 og 137. Han viser til Drøbak, Farsund, Stavanger og Bergen.

<sup>53</sup> F.Braudel 1985, s 36/37.

<sup>54</sup> I.Bull 1998, s 2-3.

<sup>55</sup> Fra de italienske bystatene på 1300- og 1400-tallet, Nederland på 1500-1600-tallet til England fra 1700-tallet F.Braudel 1985.

eksportnæringene trelast, fisk, jern- og kobber og ikke minst i skipsfarten.<sup>56</sup> Bøndene/fiskerne leverte råvarer til dem ved siden av å drive egen selvforsyning med jordbruk og fiske. Handelshusene var for øvrig basert på sterke tradisjoner. Dette gjaldt særlig oppbygningen som familiebedrifter, forbindelsene som ble overtatt med neste slektsledd, strategiske giftemål og opplæring hos familie eller kjente – også utenlands.

### **Trelasteksport og skipsfart**

Det var særlig Drammen og Christiania som sto for brorparten av Norges tømmer- og trelasteksport i denne tiden. Det var også her de største handelshusene holdt til. Ellers ble det også eksportert betydelige mengder fra byene på begge sider av Christianiafjorden og sørover helt til Mandal.<sup>57</sup> Frakten til mottakerlandene gikk med store solide trelastdragere – det var særlig skip som galeaser, brigger og skonnerter. Flere steder, særlig i Drammen og Christiania hadde noen av handelshusene basert virksomheten sin utelukkende på eksport og frakt av trelast. Dette gikk regelmessig og smertefritt under de gode tidene, og var gjerne basert på et gjensidig og oversiktlig forhold til mottakere og agenter i avtakerlandet, som for det meste hadde vært England.

Rent praktisk foregikk handelen stort sett via faste forbindelser med større handelshus og kredittinstitusjoner i sentrale nordeuropeiske byer som London, Hamburg, Amsterdam og København - med vekslere som det viktigste betalingsmiddelet.

### **Hvem gikk fallitt?**

Fallittene rammet særlig de handelshusene som hadde spesialisert seg på trelasteksport og som utelukkende hadde knyttet skipsfarten tett opp til denne eksporten.<sup>58</sup> Det var også flere som hadde tjent store summer på oppgangstiden frem til 1806 som var særskilt sårbare fordi optimismen styret fikk dem til å investere i skip og eiendom. Slike spekulasjoner i eiendom eller tonnasje ved hjelp av lån førte til store problemer under deflasjon og verdisenkning. Når gjelden var stor og man i tillegg kanskje fikk uforutsette utgifter ved arveoppgjør, eller plutselig pågående kreditorer, ble konsekvenser fort alvorlige. Som tidligere nevnt gir J.Worm-Müller en god beskrivelse av hvor farlig det var å ha gjeld på denne tiden.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> Handelshusene på vestlandet og kysten nordover drev en utstrakt fiskehandel og fiskeeksport. I denne sammenhengen var Bergen særlig sentral. Det fantes også atskillige jernverk, særlig i sør- og midt-Norge som eksporterte betydelige mengder av både råjern og foredlede varer. Det fantes også noe koppereksport

<sup>57</sup> For å få tømmeret ut fra de skogrike områdene i opplandet var man avhengig av transportveier frem til kystbyene og utskipningshavnene. Det meste av transporten gikk på elvene, men mye foregikk også med slede om vinteren. Det var litt forskjellige tradisjoner i de ulike områdene, alt etter hva geografi og terreng tillot.

<sup>58</sup> Worm-Müller 1922, s 160-162. .Han nevner spesielt Otto Collett og det Ankerske fideicommiss (som opprinnelig hadde vært Bernt Ankers suksessfulle bedrift), men også flere andre.

<sup>59</sup> J.Worm-Müller 1922, bl.a. s 160-172.

Fallittene gjorde seg særlig gjeldende i Drammen, Christiania, Christiansand og Mandal, men som sagt, så fantes det unntak. Tønsberg, Bergen og Arendal er gode eksempler.

## **Kapittel 2.**

### **Arendal – By og tolldistrikt**

Byen Arendal var i 1814 senter i et større tolldistrikt. I dette distriktet var det både stor skipsfart og aktiv skipsbygging langs kysten.<sup>60</sup>

### **Lokale forhold og forutsetninger**

#### **Næringslivet**

De største næringene var trelasthandel, skipsfart og skipsbygging. Ved siden av dette drev bøndene jordbruk, skogbruk og fiske.

Hovedaktivitetene for handelshusene var krambod , trelasthandel og skipsfart.

De største hadde også kran og verft og drev med kjølhaling, reparasjoner og skipsbygging.

Dette gjaldt både Dedekam, Kallevig, Herlofson og et par andre. Dedekam og Kallevig drev i tillegg havarikommisjon i tilknytning til kranene/verftene sine. De drev også forskjellige andre aktiviteter, men disse blir mer å betrakter som individuelle foretak, og kommer derfor til å bli presentert under fremstillingen av hvert enkelt handelshus.

#### **Flåten**

I følge Fredrik Scheel lå Arendals flåte på 2. plass i landet i 1806, etter Bergen.<sup>61</sup> Tallene ser slik ut:

BERGEN	TØNSBERG	ARENDAL
228 skip - 8439 kl	118 skip - 7008 kl	118 skip - 7961 kl

---

<sup>60</sup> Grimstad ble skilt ut fra Arendal tolldistrikt i 1818, da ladestedet fikk egen bystatus.

<sup>61</sup> Fredrik Scheel 1935, b.2 s 4. Det var ellers vanlig at tollerne oppgav mindre størrelse på skipene enn den reelle. Norske skip ble uoffisielt undermålt for å forbedre konkurranseevnen i forhold til utenlandske skip.

Allerede i 1807 hadde Arendals tonnasje steget til 8545 ½ kl og 137 skip.<sup>62</sup> Som vi kan se hevdet Arendal seg svært godt. Dette skyldtes ikke minst at skipsfarten var den største næringen i byen, både før og etter 1814 - og var i hele vår periode sterkt knyttet opp til trelasteksporten.

Før 1814 hadde skipsfartsnæringen i Arendal hatt sin glanstid med høykonjunktorene frem til 1806/07 og i perioden 1809-1811, i likhet med trelastbyene i resten av landet.

Irland, England, Kanaløyene og Skottland var lenge de viktigste fraktmarkedene for trelasten, men vi skal se at særlig Frankrike ble vel så aktuelt i årene 1806-1812.<sup>63</sup>

Ved siden av dette kom farten med jernprodukter, mindre trelast og planker på Danmark og Nord-Tyskland. Likedan var importen av korn, mat- og andre handelsvarer en viktig del av skipsfarten.

### **Fordeling av tonnasje**

Her følger en liste med alle skip over 50 kl. som hørte inn under Arendal by i 1807, samt hvem de tilhørte.<sup>64</sup> Listen dreier seg om 51 skip fordelt på 5438 kl. Det vil si et gjennomsnitt på 106 ½ kl

Av de som eide flere enn ett skip var: <sup>65</sup>

C.Fûrst 5

Peter Herlofson 4

Chr. Juell 3

Salve Kallevig 3

J.C.Dedekam 3

Mad. Sal.Søren Dedekam 2

A&H Dedekam 2

E.Fashland 3

T. Doran 2

Isac Leth 2

P.Thomassen 3

Hans Herlofson 2

Jens Lassen 2

---

<sup>62</sup> R.Tank 1923, s 372.

<sup>63</sup> Tabell 4.1.8 og 4.2.4. Også Vest-India var et marked for noen av rederne i disse årene. Ellers ble det hollandske trelastmarkedet for en stor del forsynt gjennom hollandske skip.

<sup>64</sup> R.Tank 1923, s 363.

<sup>65</sup> Disse tallene er basert på R.Tank 1923, s 363/364.

Disse 15 rederne var altså de største i Arendal på dette tidspunktet. De gode tidene siden slutten av 1770-årene hadde skapt en sterk vekst både i skipstonnasje og trelasteksport. De resterende 15 skipene over 50 kl. ble eid enkeltvis av andre kjøpmenn eller redere.

## Utgangspunktet i 1813 og utviklingen etterpå

Arendals totale tonnasje i 1813 var på 7859 kl.<sup>66</sup> Først i 1844 var tonnasjen passert samme nivå igjen som den hadde vært på i 1807. Da var den steget til 9780 kl og 162 skip.<sup>67</sup>

På tross av den forutgående nedgangen viser disse tallene ganske klart at Arendal hadde en relativt stor flåte da krisen satte inn. I 1813 fantes hele 178 fartøyer og de var fordelt både blant de store og små kjøpmennene, men også blant andre. Det var skippere, skipsbyggere, og andre som var involvert i skipsbyggingen, men også andre utenforstående, som ønsket å investere et lite overskudd i en skipspart.

I 1815 hadde tallene endret seg.

Slik så skipsflåten ut for de tre største handelshusene og for hele Arendal i årene frem til 1829:

**Tabell 2.1**

	<b>1815</b>		<b>1820</b>		<b>1829</b>	
A.&H Dedekam	9 fart.	(9)	14 fart.	(11,4)	17 fart.	(14)
	494 ½ kl	(9)	928 kl	(18,45)	1319 kl	(27,9)
Peter Herlofson	4 fart	(4,1)	3 fart	.(2,5)	2 fart	.(1,7)
	312 kl.	(5,8)	309 kl	(6,15)	214 kl	(4,53)
S.Kallevig & søn	16 fart.	(16,5 )	8 fart	.(6,4)	6 fart	.(5,1)
	1002 kl	(18,6)	526 kl	(10,45)	339 kl	(7,17)
Sum for disse tre:	29 fart	.(30,5)	25 fart	(20,5)	25 fart	(21)
	1808 kl	(33,4)	1763 kl	(35,5)	1872 kl	(39,6)
Arendals totale flåte	98 fart	(100)	123 fart	(100)	119 fart	(100)
	5401 kl	(100)	5025 kl	(100)*	4727 kl	(100)

Tabellen er hentet fra E. Kallevigs, Oslo 1939: *Sjøfarten i Arendal 1815-1830* s 57 og 84.

\* Akkurat disse tallene for Arendals totale flåte i 1820 var bare å oppdrive fra 1819.

Tallene i parentes er prosentvis andel

<sup>66</sup> R. Tank 1923, s 383.

<sup>67</sup> E. Kallevig 1939, s 84.

Noe av nedgangen mellom 1813 og 1815 skyldtes at rederne kvittet seg med store skip som var råtnet og skadet av å ligge i opplag. Noen ble også solgt fordi fraktmarkedet var blitt så dårlig.<sup>68</sup>

Vi ser at de tre handelshusene våre dekket til sammen 33,4 % av Arendals totale flåte i 1815 35,5 % i 1820 og 39,6 % i 1829. Dette var i forhold til drektighet. Ser vi på antall fartøyer var forholdet henholdsvis 30,5 % i 1815, 20,5 % i 1820, og 21 % i 1829.

Holder vi de store handelshusene utenfor, ser vi at gjennomsnittsstørrelsen for resten av flåten ble redusert fra ca 52 kl. – ca 30 kl. i denne perioden.<sup>69</sup>

Samtidig ser vi at Dedekam økte både antall fartøyer og gjennomsnittsstørrelse på fartøyene: i 1815 eide de ca 9, % av Arendals totale flåte, både m.h.t. antall fartøyer og kommerselester. I 1829 eide de hele 27, 9 % av tonnasjen, men 14,5 % av antall fartøyer. For Kallevig ble det en stor reduksjon av både antall skip og total tonnasje. Herlofson reduserte totalt sett både antall fartøyer og størrelse, men vi ser at han beholdt de to største av de skipene han hadde igjen.

## Forskjellige aktiviteter

### Skipsbygging

Skipsbygging og verftsvirksomhet var også viktige næringer som fulgte med skipsfarten.

I perioden fra Mellom 1810 til 1813 ble det også bygget 71 fartøyer i Arendal tolldistrikt.<sup>70</sup>

Disse var på til sammen 1.134 kl. Som vi forstår var det hovedsakelig små fartøyer. De ble bygget for Danmarksfarten og var livsnødvendige p.g.a. blokaden under krigen

I 1792 var det fire kjølhalingskraner rundt Arendal. I tilknytning til kranene var det verft slik at man både kunne bygge og reparere store skip. Ellers var det mange små verft rundt omkring som var fullt i stand til å bygge mindre fartøyer.

Det er sparsomt med nøyaktige opplysninger om lokal byggeaktivitet i tiden etter 1814.

Vi ser at den totale drektigheten i Arendal nådde sitt minimum i 1826, med 3903 ½ kl.<sup>71</sup> Når man så vet at det både ble solgt og hugget opp en anelig mengde av Arendals større fartøyer i disse årene, er det lite sannsynlig at det har vært bygget noen store nye skip.<sup>72</sup> Det er

---

<sup>68</sup> E.Kallevig 1939, s 13. Disse skipene ble hugget opp eller solgt som brensel. Noen skip hadde også forlist, eller blitt kapret under slutten av krigen.

<sup>69</sup> At antallet mindre fartøyer øker i disse årene har sin årsak i at farten på Danmark og Tyskland tok seg opp kraftig opp. Denne farten hadde alltid vært en viktig næring både for mindre kjøpmenn, skippere og bønder. Etter freden var den blitt mindre farefull.

Selv om vi hadde mistet tollfriheten med Danmark foregikk det allikevel en utstrakt lokal handel med små skuter. En stor del av dette var sannsynligvis smugling E.Kallevig 1939, s 15-16.

<sup>70</sup> S. Bergh Smith 1927, b.3 1927 s 113.

<sup>71</sup> E.Kallevig 1939, s 84.

<sup>72</sup> E.Kallevig 1939, s 13-14.

imidlertid muligheter for at Dedekam kan ha bygget ett eller flere. Vi vet jo at de øket flåten sin og at de hadde sitt eget verft.<sup>73</sup>

Ellers er det i perioden 1827-1831 mulig å se at Arendal igjen har hatt en nybygging på totalt 1800 registertonn<sup>74</sup>

Økningen i antallet mindre fartøyer tyder på at det allikevel fantes en del nybygging - selv i de første årene. Dette antallet kan også ha vært større enn det som er oppgitt, fordi de små fartøyene ikke alltid ble registrert.

### **Andre aktiviteter på verftene**

Selv om skipsfarten var redusert at også nybyggingen av store skip sannsynligvis avtok, var det allikevel stor aktivitet på flere av verftene. Det sørget havaristene for. Som vi skal se senere hadde både Dedekam og Kallevig atskillige oppdrag som havarikommisjonærer fra 1816 og i mange år fremover.

### **Krambodhandelen**

For de større kjøpmennene og handelshusene var krambodhandelen hovedsakelig basert på kornimport og kornhandelen med bøndene. Borgerskapet hadde jo som kjent monopol på all import og eksport på utenrikshandelen, så bøndene måtte kjøpe en stor del av kornet sitt av kjøpmennene. Selv i gode år klarte de bare å dyrke 2/3 av det kornet de trengte.<sup>75</sup> De største handelshusene omsatte derfor betydelige mengder korn. De hadde dessuten ansvar for at kornbehovet til enhver tid skulle være dekket. Salt var også en sentral importvare, og ble særlig bruk til konservering av mat – i stor grad fisk. De importerte dessuten store kvanta med varer som de trengte både til utstyr og vedlikehold av skipene sine og til driften av verftene. Dette kunne være tjære, bek, hamp, spiker, tobakk, brennevin og øl. Både store og små handelshus handlet imidlertid også med mange andre forskjellige varer. Særlig fetevarer som smør og ost, og grønnsaker og egg fra Danmark og Nord-Tyskland og ikke minst vin fra Frankrike.

### **Trelasthandelen**

Trelasthandelen var ved siden av skipsfarten selve hovednerven i Arendals næringsliv. De fleste større kjøpmenn var involvert i trelasthandel, men i forskjellig grad og på forskjellig

---

<sup>73</sup> Det har ikke vært mulig å finne noen bilbrev eller andre opplysninger som kunne ha bekreftet dette.

<sup>74</sup> S.Bergh Smith 1927, s 139.

<sup>75</sup> G.Sætra 1980, s 20. På grunn av de gamle bonderettighetene i Nedenesprivilegiene og i liggedagsordningen hadde bøndene imidlertid rett til å drive handel og skutefart på NordJylland. G.Sætra 1984, s 304.



måte. For flere av de større handelshusene var trelasthandel med bøndene/skogeierne i byens oppland og de indre bygder en sentral del av virksomheten. Denne delen av trelasthandelen var basert på at tømmeret måtte fløtes ned til Arendal gjennom det omfangsrike Arendalsvassdraget, som strakte seg helt opp til Vest-Telemark, Fyresdal og Nissedal.

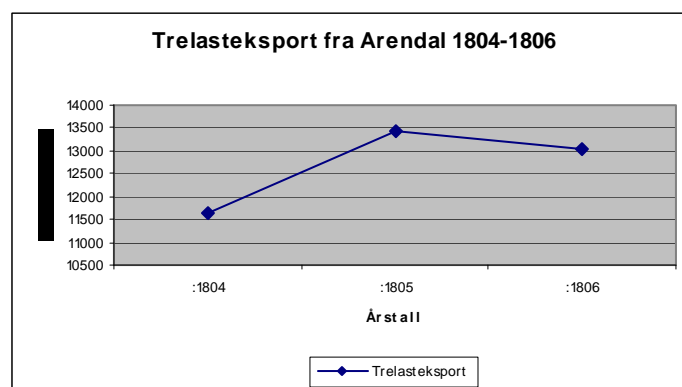
Trelasthandelen var også i stor grad knyttet opp mot kornimporten. Trelasthandlerne kjøpte trelast av bøndene og solgte dem korn og andre varer tilbake.

Det var også de som eksporterte de største kvantum med trelast, men det var også mange mindre kjøpmenn og skipperer langs kysten og det nære innland som eksporterte trelast i mer beskjedne kvanta til Danmark og Nordtyskland.<sup>76</sup> Denne trelasten skaffet de seg ved hugst på egne eiendommer, eller ved handel med bønder i mer kystnære strøk.

I 1786 var det hele 58 små og store sager i Nedenes.<sup>77</sup> Det var ikke alle handelshus eller kjøpmenn som hadde sag. Mange kjøpte disse tjenestene av andre. Dessuten besto eksporten også av en betydelig del bjelker, som ikke ble bearbeidet ved bruk av sag. En del av sagene var dessuten i bøndenes eie, ettersom de hadde lov til å sage for eget bruk og salg. Etter at sagbruksprivilegiene ble opphevet i 1818, kunne bøndene selv få eksportere trelast som var tatt ut av egen skog. Bøndene fra de indre bygdene kunne imidlertid ikke nyttiggjøre seg denne lovendringen. De var nemlig avhengige av å fløte tømmeret sitt i vassdraget for å få det ned til kysten, og vassdraget var kontrollert av de største trelasthandlerne.

Tall fra disse to periodene:

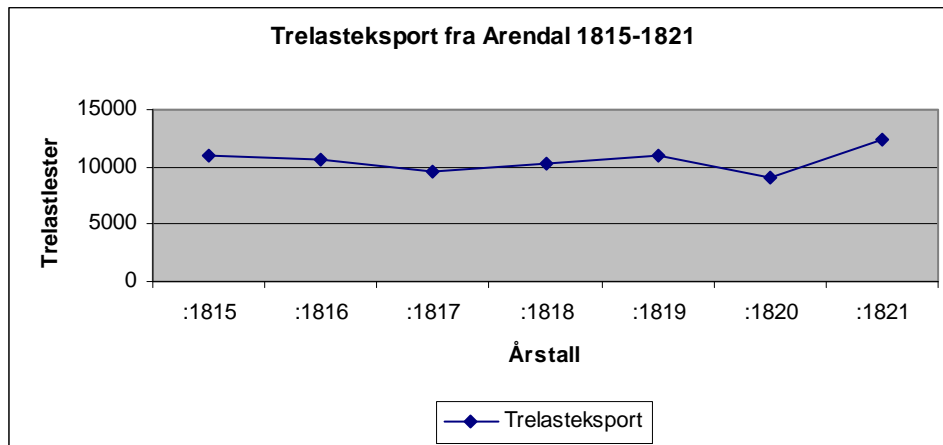
**Figur 2.1**



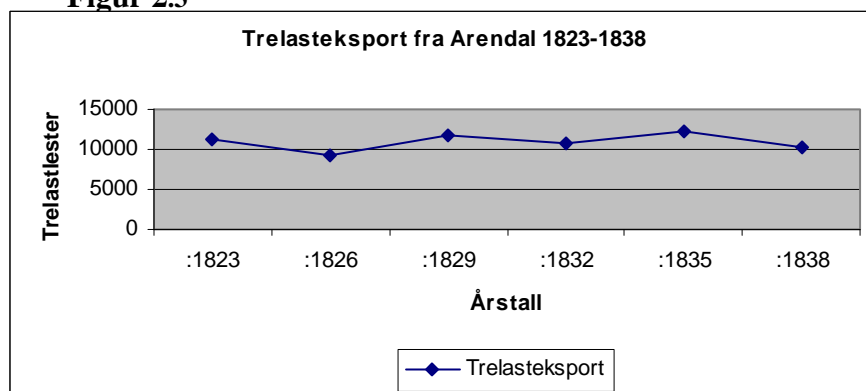
<sup>76</sup> E.Kallevig 1939, s 18.

<sup>77</sup> R.Tank 1923, s 423..

**Figur 2.2**



**Figur 2.3**



De tre figurene er basert på opptegnelser av Jens Kraft, 1826 – del 3 1804-1806 (sekundærkilde) Og utgående tollbøker 1815-1823. E-Kallevig 1939, s 85 <sup>78</sup>

Hvordan klarte Arendalittene seg rent generelt under krisen?

<sup>78</sup> Vi har ikke tallene for perioden 1807-1815. Det er likevel stor sannsynlighet for at disse tallene ville vist en oppgang mellom 1809 og 1811, slik tabellen for Kallevig og Dedekams utskipninger viser for 1810. (Ttabellene 4.1.8 og 4.2.a)

Som for resten av landet var England det største trelastmarkedet også for Arendal i oppgangstiden før 1814, men i tillegg tok Holland og Frankrike og til en viss grad Vestindia en del. Den totale eksporten fra Arendal hadde en liten nedgang i 1817 og 1820. Eksporten kunne ha årlige variasjoner mellom drøye 12.000 og 9.000 trelastlester frem til 1838. Disse tallene skal vi etter hvert sammenligne med Dedekams og Kallevigs eksport i tilsvarende år. Ved siden av trelasteksporten pågikk også *lokalfarten* på Danmark og Nord Tyskland. En del av Englandsfarten fortsatte, og den ble utvidet med særlig Irland, Kanaløyene, Frankrike og etter hvert gikk også Østersjøfarten hovedsakelig til England og Frankrike. Mye av tømmereksporten til Holland foregikk på hollandske skuter, og denne eksporttradisjonen tiltok kraftig nesten helt frem til 1830.

Med hensyn til tonnasje så vi at Arendal klarte å hevde seg selv i dårlige tider. Den varierende gjennomsnittsstørrelsen på fartøyene indikerer tydelig at de tilpasset seg de skiftende forholdene og at det derfor må ha blitt bygget en del mindre skip i denne perioden. Vi så jo at de tre handelshusene våre klarte å beholde en del av skipene og at Dedekam til og med klarte å øke flåten sin. For Dedekam og Kallevig var det også store kvanta trelast som ble eksportert. Først måtte de imidlertid klare å skaffe seg denne trelasten. Dette skal vi nå se nærmere på:

## Kapittel.3

### Trelasthandlerne og forholdene i Arendals-vassdraget.

I dette kapittelet skal vi undersøke hvorvidt Anders og Hans Dedekam hadde en monopolstilling i trelasthandelen overfor bøndene i opplandet og fløtinga i Arendalsvassdraget. Vi skal først vise at både besteforeldrene og foreldrene hadde hatt en slik posisjon tidligere og hvordan de oppnådde dette.

Av de 15 rederne fra 1807 som er listet opp ovenfor var det bare Mad. Cathr og Margr. Dedekam, A&H Dedekam, Herlofson, Kallevig og Thomassen som samtidig fløtet tømmeret sitt i Arendalsvassdraget i 1814. Det var ikke noen tilfeldighet at det var akkurat disse som var ledende blant Arendals handelshus. Det var imidlertid familien Dedekam som hadde den sterkeste posisjonen, med Kallevig på andreplass. I tillegg til Thomassen og Herlofson var det fem andre trelasthandlere som deltok i handelen i 1814.

**Tabell 3.1 Uttak av trelast fra Asdal bom 1785-1803**

c	1785	1786	1787	1788	1792	1793	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	
<b>Hele Famil. Ded.</b>	4770	6001	4766	7472	4452	2808	2397	4142	4367	3610	2901	2081	975	2139	
<b>A+H Ded.</b>									163	176	98	170	358	880	
<b>Kallev</b>	820	1367	1221	1557	1242	991	919	1383	1370	1378	1083	644	328	1286	
<b>Sum alle tih</b>	7146	9039	7785	11158	7505	4896	4342	7060	7546	6503	5899	3995	2257	5768	

Tabellene er basert på R.Tank 1923, tabell s 338/339 og G.Sætra 1980, tabell s 228/229 .Med sum alle trelasthandlere menes alle som tok ut tømmer fra Asdal bom, som var den siste bommen før elva løp ut i havet.

Hele familien Dedekam utgjorde frem til 1797 Anders og Hans` bestemor Cathr.sal A. Dedekam, moren-Margr.sal S.Dedekam, Hans Ellefsens dødsbo= Margr. Hansen, fra 1792-1802 maj.Holfeldt. (altså tre kvinnelige trelasthandlere)

Tallene viser tylfier trelast

Vi ser at familien Dedekam samlet stod for mer enn 50 % av uttakene frem til 1803. Samtidig ser vi at Kallevig også sto for ganske betydelige uttak. Det hadde de for øvrig gjort helt siden 1785.<sup>79</sup> Allikevel hadde familien Dedekam hatt kontrollen med over 50 % av uttakene nesten uavbrutt siden 1778.<sup>80</sup>

Vi skal prøve å gi en kort forklaring på hvordan de oppnådde dette.

## De tidligere forholdene i trelastforeningen og Arendalsvassdraget

I 1789 var det kun åtte trelasthandlere som drev handel og fløting i Arendalsvassdraget.

De mektigste trelasthandlerne praktiserte en form for monopoliseringsmetoder som sogneprest Thestrul fra Arendal har skildret på denne måten: (Thestrup kaller kjøpmennene for *bævere* og bøndene for *oddere*)

”Naar nogen Fremmed speculerede paa at ville trænge ind i denne Handel,søgte disse Bæver-familier, som tilegnede seg Monopolet at knække lysten paa disse Fremmede ved følgende listige Fremgangsmaade: Alle Oddernes Producter måtte flaades ned af et Elvedrag af 20 til 30 miles Strækning. Bæverne, som allerede havde store Forraad ude af Elven ved Kysterne for den udenlandske Handel, magede det saa at deres andre Forraad, som endnu vare hist og her i Elvedraget, bleve holdt tilbage. Og da dette var i overmaade stor Mængde, bleve Begyndernes smaa Forraad, som løb herimellom, stoppende og kunde

<sup>79</sup> G. Sætra 1980, s 228.

<sup>80</sup> G.Sætra 1980, s 228/229.

ikke komme ud. Hvorved de indtet have at handle med, medens stedets saakaldte Adel havde nok. Hvorved hine blev tvungne til at give denne Handel op og lade de mer vigtige beholde den alene .”<sup>81</sup>

Gustav Sætra viser i sin hovedoppgave hvordan Dedekam-familien kontrollerte fløtinga i Nidelva frem til 1789/1795.

Han mener at mye tyder på at Anders Dedekam (bestefar til Anders og Hans) hadde til hensikt å oppnå kontroll i trelasthandelen med bøndene og tømmerfløtinga i Arendalsvassdraget. Det var trolig med dette som mål at han gikk inn for oppnå enerett på handelen med de fleste bøndene langs de øverste vassdragene i Telemark – helt opp til Fyresdal. Dette klarte han gjennom å sikre seg enerett på sentrale demninger i dette området.<sup>82</sup>

Familien Dedekams kontroll over vassdraget var også et resultat av at de dermed hadde de største eierandelene i bommene og fiskerettighetene bl.a. ved Rygene-fossen, og kunne dermed innkassere bomavgifter og støtelønn fra de andre trelasthandlerne, men slippe å betale selv.<sup>83</sup>

Den mest direkte kontrollen skyldtes imidlertid den politiske makten de hadde i foreningen. Stemmeretten ved de forskjellige avgjørelsene ble nemlig basert på det antall tylfter med tømmer de forskjellige trelasthandlerne tok ut.<sup>84</sup> Et annet kontrollmiddel var at de lot tømmeret ligge i elva i flere år. De var selv kapitalsterke nok til å tåle en lang omsetningstid, mens bøndene og de mindre trelasthandlerne var mer avhengige av et raskt omløp. Opphoping av trelast og forsinkelse var vanlig, og førte dessuten til mye større svinn og tyverier.<sup>85</sup>

Sætra viser til flere eksempler på at noen av de mindre trelasthandlerne prøvde å ta opp kampen med Dedekam. En av dem var Daniel Juell og han prøvde å drive sin egen fløting i Arendalsvassdraget.<sup>86</sup> Dessuten prøvde kommerseråd Herman Roosen det samme. Han stod

---

<sup>81</sup> Sitert i S.Tveite 1963/64 s 32. (sekundærkilde)

<sup>82</sup> G. Sætra 1980 s 25-28 I følge Sætra startet denne prosessen med at Anders Dedekam(1698-1777 – bestefar til Anders og Hans) arvet rettigheter til 2 demninger i Gjovdalsvassdraget etter svigerforeldrene. Svigermoren, Ellen Jacobsdatter (enke etter Søren Pedersen) døde i 1769. Anders Dedekam fortsatte i 1776 med å skaffe seg eiendomsretten til Asdal bom sammen med sønnen Søren og hans svoger Ellef Thomas Hansen og etter hvert også rettighetene til den såkalte støtelønningen, som var en kompensasjon for fløtingens forstyrrelser i fiskegytingen i fossefall og 1/6 av Øyestad saug med privilegium til å sage 20000 bord for bare 250 rdl. Dessuten arvet han betydelige eiendommer i Øyestad etter svigermoren. F. Foss s.129.

<sup>83</sup> G.Sætra 1980, s 18 Støtelønn var en kompensasjon til de som eide fiskerettighetene når fløtingen forstyrret fisken i gytingen, og var på 1 riksort pr tømmerfylft i perioden 11 mai-6 september.

<sup>84</sup> Siden Dedekam i lange perioder tok ut mer enn 50 % av det totale uttaket fikk de selvsagt også mest innflytelse i foreningen og i fløtingen.De hadde dessuten store mengder av tømmer i elva til enhver tid – noe som ofte bidro til å forsinke fløtingen for de andre trelasthandlerne. Dette kunne de oppnå ved å trenere forebyggende vedlikeholdsarbeid i vassdraget og ved å la sitt eget tømmer bli liggende rundt forbi og tette til elveløpet.

<sup>85</sup> G.Sætra 1980, s 25.

<sup>86</sup>G. Sætra 1980 s.30.

troligi ledtog med Froland jernverk.<sup>87</sup> På slutten av 1780-tallet prøvde Roosen å utvide handelsforholdet til bøndene i Gjøvdal og Åmli gjennom å gi dem utstrakt kreditt, men samtidig lavere kornpriser enn de andre kjøpmennene.<sup>88</sup>

### **Kjøpmennenes forhold til bøndene**

Denne handelen var viktig fordi det øverste opplandet var desidert størst, (det utgjorde hele 62,3 %). Sætra har vist at bøndene var avhengige av å kjøpe korn av kjøpmennene.<sup>89</sup>

De kunne maksimum dyrke 3/5 av det kornet de trengte. I uår, som det hadde vært gjentatte ganger siden 1770-tallet og ikke minst under blokaden under napoleonskrigene, var kornbehovet enda større. Jo lenger inn i landet de bodde, jo mer prisgitt var de kjøpmennene. De var nemlig også avhengige av å fløte tømmeret i den elva som kjøpmannen kontrollerte.<sup>90</sup> Selv om myndighetene hadde pålagt kjøpmennene å betale bøndene kontant ved kjøp av tømmer, var det allikevel vanlig at bøndene skyldte dem penger.<sup>91</sup> Forsinkelser i fløtingen medførte nødvendigvis at bøndene måtte vente på betalingen og i mellomtiden ble de derfor ofte tvunget til å handle på kreditt hos kjøpmannen. Det var vanlig at skogeierne/bøndene fikk den beste tømmerprisen og den billigste korn- og matvarepris ved kontant handel. Kredittsalg gjorde det mulig for kjøpmannen å øke prisene på varene sine og til å presse bonden til å kjøpe varer han egentlig ikke trengte. Dessuten gav det ham anledning til å gi lavere pris for tømmeret. Slik kunne kjøpmannen selv i stor grad påvirke prisnivået på både tømmer og korn.<sup>92</sup> Derfor var det vanskelig for bøndene å unngå kreditthandel med kjøpmennene, hvis kjøpmennene selv ønsket å etablere et slikt forhold. Hadde bøndene først inngått et gjeldsforhold, sto de heller ikke lenger fritt til å velge hvilke kjøpmenn de ville handle med. De var nå forpliktet til å levere tømmer til kreditoren og måtte i tillegg finne seg i høyere kornpriser så lenge de handlet på kreditt.

---

<sup>87</sup> Herman Roosen var svoger til verkseier Hans Smith. G.Sætra 1980, s 30/31.

<sup>88</sup> G. Sætra 1984 s 30/31 og F.Foss 1893/1989, s 185 Da Roosen søkte om et offentlig lån for å få handelen ordentlig i gang, støttet bøndene ham aktivt ved å legge inn et godt ord for ham. Et solid og lukrativt handelsforhold dem imellom ville vært svært gunstig for både bøndene og Roosen i konkurransen med de største kjøpmennene i byen.

<sup>89</sup> G.Sætra 1980, s 18/19.

<sup>90</sup> G.Sætra 1980, s 18/19. Bøndene i de mer kystnære områdene hadde større handlefrihet. De kunne fiske, ta hyre eller ekstrajobb med skipsbygging. De kunne til en viss grad kjøpe korn på magasinet ved Froland Verk, fra fremmede skuter, eller selv seile over til Danmark. Men ikke minst kunne de lettere transportere tømmeret sitt til kysten ved egen hjelp og var dermed friere til å selge det til hvilken kjøpmann de ville.

<sup>91</sup> G.Sætra 1980, s 5. Dette var bestemt allerede i et reskript fra 1688. Formålet var å unngå at bøndene skulle komme i gjeld til kjøpmennene

<sup>92</sup> G.Sætra 1980, s 20.

## **Embetsverkets kommisjon og konklusjonen deres**

Sætras oppgave viser at klager fra bøndene til slutt førte til at embetsverket, ved stiftamtmann Moltke fikk nedsatt en kommisjon. Denne hadde som formål både å utrede tilstandene i vassdraget ved egen befaring og å undersøke handelsforhold og regnskap mellom kjøpmenn og bønder.

I konklusjonen etter befaringen fikk bøndene medhold. Dette resulterte i opprettelsen av konvensjonen av 1789, som påla trelasthandlerne å sørge for jevnlig opprenskning i elva. Forsinkelser i tømmerfløtingen var verken i de mindre trelasthandlernes, bøndenes eller myndighetenes interesse. Det førte til dårligere økonomi for alle både gjennom mindre produksjon gjennom dårligere skattetilgang og reduserte tollinntekter.

Dessuten påla myndighetene at de etter 1795 skulle demokratisere stemmerettsreglene i foreningen. De nye stemmerettsreglene skulle være basert på en stemme pr. medlem. Dermed kunne hver enkelt lastehandler komme mer til orde og forholdene mellom de små og store medlemmene kunne bli mer rettferdig.

I 1792 fikk kjøpmennene dom om å betale erstatning til bøndene for ublu priser, som de hadde krevd av dem. Et reskript fra 1795 skulle forebygge at slike tilstander oppsto igjen. For fremtiden skulle all handel og regnskapsførsel mellom kjøpmenn og bønder bli regulert gjennom dette reskriptet.<sup>93</sup>

I denne saken var det spesielt Dedekam som fikk kritikk. Det var nemlig denne familien som inntil 1789 hadde tilegnet seg de største konkurransefortrinnene blant trelasthandlerne i Arendal.

Det var ikke noen som handlet med så mange gjeldsbundne bønder eller tok så høye priser for matvarer som Dedekam.<sup>94</sup>

## **Hvordan gikk det etterpå?**

Så er spørsmålet om påleggene fra myndighetene etter kommisjonen virkelig førte til noen varige forbedringer i trelastfløtinga og for bøndene, eller om det fortsatte på samme måte. Hadde Anders og Hans Dedekam like stor dominans i fløtinga og i forholdet til bøndene i sin virksomme periode som besteforeldrene og foreldrene hadde hatt? Dette ville i tilfelle gitt dem store konkurransefordeler i forhold til de andre trelasthandlerne.

Det er tydeligvis en generell oppfatning at Dedekam og Kallevig dominerte trelasthandelen i Arendals oppland også i vår periode. Fredrik Scheel hevder at Anders og Hans Dedekam og

---

<sup>93</sup> G.Sætra 1980, s 138-159.

<sup>94</sup> G.Sætra 1980, s 5/6 og 233.

Kallevig ikke deltok i østersjøfarten fordi det ikke var nødvendig for dem å skaffe seg frakter noe annet sted. De utskiptet fremdeles da - som før - sin egen trelast, som de hadde tilgang til fra opplandet.<sup>95</sup>

Vi kan også lese at bøndene, også kalt *fjellmennene*, som sognet til Arendalsvassdraget, var underlagt handel med bare noen få kjøpmenn fra Arendal og at påbudet om kontantsalg med bøndene ikke ble overholdt.<sup>96</sup> Det er heller ikke noen tvil om at det siktes til brødrene Dedekam og Kallevig & søn.

Til sammen utgjør disse utsagnene klare indikasjoner på at brødrene Dedekam og Kallevig & Søn har hatt en enestående posisjon i trelasthandelen med bøndene

Når vi så kan lese i amtmannens 5-års-beretninger at det etter Anders Dedekams død i 1842 ville bli plass for bedre konkurranse blant trelasthandlerne og bedre trelastpriser for bøndene, etterlater det liten tvil om at brødrene Dedekam må ha hatt en ganske uangripelig posisjon i mange år.<sup>97</sup>

**Tabell 3.2**

Trelast-handlere	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	
De øvrige i Familien Dedekam	1267	1689	669	624	371	390	182	151	255	241	67		
A+H Ded.	1251	2316	1326	1753	2558	2337	1329	853	1641	1056	375	1853	
Kallevig	1291	1782	780	1174	1542	1375	1234	953	1742	936	494	1257	
O.Mørch	227	846	565	1060	1529	1448	1201	999	2084	910	349	754	
Sum alle trelasthan	5691	8878	4715	6668	8686	7347	5082	3950	7369	4160	1686	5424	

**Uttak av trelast fra Asdal bom 1803-1814**

Tabellen er basert på R.Tank 1923, s 339 for årene frem til 1813, og på trelasthandlerne forhandlingsprotokoll for 1814. Tallene er tylftr trelast pr år.

Vi har tidligere sett at Dedekam hadde stått for mer enn 50 % av uttakene siden 1778 Etter 1805 avtok uttakene fra de andre familiemedlemmene betraktelig. Dermed var det bare Anders og Hans igjen som utgjorde hele familien Dedekam. Vi ser at uttakene deres i årene 1806-1814 lå godt under 50 % av de totale uttakene. I disse årene hadde de også sterk konkurranse av Ole Pedersen Mørch, (som flyttet til Kristiansand i 1815) ved siden av den sedvanlige konkurransen fra Kallevig.

<sup>95</sup> F.Scheel, 1935, s 131 og 185.

<sup>96</sup> E.Kallevig 1939 s 20/21 Hun refererer til F. Foss 1893/1998 og Jacob Aall Nutid og Fortid b.1-2. Arendal 1833-1834 og b.3 Chra.1836.

<sup>97</sup> E.Kallevig 1939, s 21.



**Tabell 3.3**

År	1803-1813	1814	1815-1819	1820-1822	1823-1842
Dedekam/Kallevig i forhold til alle de andre	ca 50	58	67,4	75	75
Dedekam i forhold til Kallevig	55 1/2	56	56	56	78
Dedekam i Forhold til Alle andre	25,6 8,1 *	34	37,7	45,3	59,7

Uttak av trelast fra Asdal bom 1803-1842

Forhold i prosent mellom Dedekam, Kallevig og de andre Trelasthandlere  
 \*8,1 % er medregnet andre familiemedlemmer som også tok ut trelast frem til 1813. Dette inkluderer moren, bestemoren og tanten.<sup>98</sup> Dette viser altså at familien Dedekam samlet sto for 33,7 % i perioden 1803-1813.

Tabell 3.3 viser Dedekams prosentvise uttak både i forhold til alle andre og til Kallevig i perioden 1803-1842.

Vi ser at Dedekam først kom over grensen på 50 % i 1823. Fra 1803-1822 stod de sammen med Kallevig for mellom 50 og 75 % av uttakene. Dedekam sto hele tiden med den største gjennomsnittlige andelen av de to.

Vi kan dermed allerede nå konstatere at de ikke umiddelbart overtok familiens sterke kontroll fra årene frem til 1795. De har allikevel uten tvil hatt en sterk posisjon, med Kallevig, og i en periode Ole Mørch, som eneste reelle konkurrenter.<sup>99</sup> Vi må også være oppmerksomme på at de kan ha spilt på lag med Kallevig. Vi skal se på hvorfor og hvordan de oppnådde dette.

## Forholdene i fløtningsforeningen etter 1795

Vi skal se hvordan forholdene i foreningen og tømmerfløtinga artet seg etter myndighetenes inngripen

## Årene 1800-1804

Allerede i 1800 var det igjen problemer i vassdraget. Bøndene i Moland og Nissedal sogn klaget over at konvensjonen av 1789 ikke ble fulgt fordi det fremdeles lå store mengder

<sup>98</sup> Tanten var Margrethe sal. Thomas Hansen, senere gift med Major Holfeldt. Hun fikk fløte en god del mellom 1778- helt frem til 1808, da det begynte å avta for alvor. Thomas Hansen var svoger til Søren Dedekam, sønn av Hans Ellefsen som tidlig (allerede 1768) hadde en sterk posisjon, som både Søren Dedekam - gjennom sin kone Margaretha Hansdatter Ellefsen og sønnen Thomas Hansen arvet. Sætra 1980 s 227-230.

gammel last i elvene.<sup>100</sup> Etter en ny befaring ble det konkludert med at det var de leide fløtningsmennene som ikke gjorde jobben sin, på tross av at trelasthandlerne hadde bevilget 4000 riksdaler årlig for dette formålet.<sup>101</sup>

Dermed fikk trelasthandlerne innvilget 2 års utsettelse i det pålagte opprensings- og forbedringsarbeidet. Det ble imidlertid ansatt nye følgingsmenn og utarbeidet en kontrakt. I henhold til denne var følgingsmennene forpliktet til å følge de retningslinjer for elverensing og lastedrift som konvensjonen og bøndene bestemte.<sup>102</sup>

I 1802 fulgte nok en befaring, som igjen påpekte mangler. Disse manglene ble delvis utbedret etter hvert, men i 1804 kan vi fremdeles lese dette utsagnet fra Kanaldirektøren:

Trods Konventionen af 1789, Elvebefaringen under Øvrighedens  
Ledelse o.s.v. havde man dog ikke for længere Fremtid opnaaet at  
faa flødningsvæsenet ordnet paa en tilfredsstillende Maade.<sup>103</sup>

Etter dette ble det bevilget 1000 riksdaler til arbeid for å lette fløtingen.

Vi ser at det igjen var bøndene som påpekte mangler og at myndighetene fulgte opp klagen. Siden trelasthandlerne hadde bevilget penger, var det fløtningsmennene som fikk skylden for forsømmelsene og trelasthandlerne fikk dermed utsettelse med arbeidet. Dette kan på en måte virke rett og rimelig. Samtidig kan man undre seg over hvorfor fløtningsmennene gjorde så dårlig jobb. De var jo ansatt av trelasthandlerne og arbeidet etter deres instruks. Hadde de fått instruks om å gjøre en dårlig jobb eller skyldtes det kanskje flere årsaker? Her kan både arbeidsforhold og lønn ha spilt en stor rolle. Det paradoksale var at fløtningsmennenes mangelfulle oppfølging av arbeidet rammet bøndene i mye sterkere grad enn trelasthandlerne. Trelasthandlerne forholdt seg imidlertid til opprenskingsplanen med å ansette nye fløtningsmenn etter en nøye utarbeidet kontrakt. Vi skal se om dette førte til at forholdene ble bedre. Det er uansett verdt å merke seg at det ikke var trelasthandlerne som påpekte manglene i elvefløtingen eller etterlyste forbedringer – verken nå eller tidligere.

## **Årene 1812 – 1813**

I 1812 og 1813 kom det flere krav fra arbeiderne i elvene ved Fyresvann til Nelaugsfoss og ovenfor Messel bom om høyere daglønn. De ønsket en økning på 5-6 ort pr dag.

---

<sup>100</sup> Kanalvesenets historie 1884, s 94 A-AA.

<sup>101</sup> Fløtningsmennene ble egentlig kalt følgingsmenn.

<sup>102</sup> Dette innebar å anlegge diverse skaadammer og å sprengte bort vanskelige skjær og steiner.

<sup>103</sup> Kanalvesenets historie 1884, s 95A-AA.

Trelasthandlerne ville ikke strekke seg lenger enn til 3 riksdaler dansk kurant pr arbeidsmann om dagen.<sup>104</sup>

De ansatte lensmannen Sveinum Veum til å ha overoppsyn med fløtingen fra Fyresvann til Nelaugsfoss og til å ansette *duelige* folk i de vassdrag det var nødvendig. Han fikk beskjed om å utnytte enhver flom så fort som mulig. Dessuten skulle han bare tilkalle arbeidsfolk når det var bruk for dem - for så å avsette dem så fort man ikke hadde nytte av dem. Han fikk også beskjed om å foreta uanmeldte inspeksjonsreiser for å sjekke om arbeiderne brukte noe av sin lønnede tid på å samle flis (som jo tilhørte trelasthandlerne)<sup>105</sup>

\*Ansettelsen av Veum kan forstås på flere måter. Sett fra en side viser det at trelasthandlerne ønsket å påse at arbeiderne gjorde jobben sin, og at de på denne måten prøvde å følge opp forskriftene. På den annen side var de jo ikke villige til å øke lønnen etter arbeidsfolkernes ønske. De ønsket heller å begrense arbeidsfolkernes arbeidstid i mest mulig grad for å redusere sine egne kostnader. Dette viser at arbeidsfolkene måtte innrette seg etter hva som var fordelaktig for trelasthandlerne. Det var ikke snakk om å forhandle frem en avtale som begge parter kunne være fornøyd med og som kunne gitt grunnlag for et gjensidig tillitsforhold. Trelasthandlerne hadde tvert imot mistanke om at arbeidsfolkene lurte dem. At de i tillegg valgte å ansette en lensmann, som jo var en øvrighetsperson, tyder ikke bare på at de hadde liten tiltro til arbeidsfolkene, men også at de anså det nødvendig å kontrollere dem og at de hadde makt til å gjøre det. Det er også illustrerende at lensmannen kunne ha lov til - og gikk med på å arbeide for trelasthandlerne. Det er også interessant at denne lensmannen selv var bonde. Dette viser hvordan borgerskapet faktisk kunne lønne offentlig ansatte tjenestemenn til å arbeide for deres interesser. Og at en som selv var bonde kunne jobbe som trelasthandlernes fullmektig og dermed stå i en mellomstilling mellom borgere og andre bønder.<sup>106</sup> Vi ser altså at trelasthandlerne ansatte Veum både for å ha kontroll med arbeidsforholdene og for å vokte på arbeiderne (som om de var kriminelle) i den hensikt at de selv kunne holde utgiftene på et minimum. Inntrykket blir derfor at det var viktigere for trelasthandlerne å holde kostnadene nede enn å påse at elva ble holdt fløtbar

## Årene 1814-1822

Det var svært få trelasthandlere som deltok på de seks møtene som ble holdt i foreningen mellom 1814-1818. Det var bare Dedekam, Kallevig eller hans stedfortreder og formannen

---

<sup>104</sup> Trelast.h.forh.prot. s 111-119 A-AA. – Det blir dessverre ikke oppgitt hvor stor lønnen var i utgangspunktet.

<sup>105</sup> Trelast.h.forh.prot. s 113-118 A-AA.

<sup>106</sup> Dette var ikke uvanlig. G,Sætra 1980.

Jens Møller som møtte helt frem til 1818.<sup>107</sup> På et par av møtene i 1817 tok formannen opp at lavt vann-nivå og mangel på vedlikehold i elvene hadde ført til opphopning av trelast, tømmervaser, og brukne bommer. Det ble bestemt at dette skulle utbedres.

På et møte i april 1819 ble det dessuten avgjort at - med unntak ved flomskader - skulle ikke utbedring av bommene belastes elvekassen, men at bomeierne selv skulle bekoste dette.

Mye av forklaringen på det dårlige oppmøtet i den første delen av perioden ligger nok i de usikre økonomiske forholdene. Det var nettopp da at avsetningsmulighetene for trelasten var på det vanskeligste.<sup>108</sup> Samtidig viser det seg at Dedekam og Kallevig, som nesten drev foreningen alene, tydeligvis ikke hadde prioritert opprenskingsarbeidet de første årene. Avgjørelsen om vedlikeholdet av bommene avslører dessuten at elvekassen trolig hadde finansiert dette frem til 1819. På tross av inntektene fra bommene hadde altså bomeierne inntil da sluppet å betale store deler av utgiftene.<sup>109</sup>

Ellers gir referatene i protokollen et generelt inntrykk av at Anders Dedekam var svært tilbaketrukket på møtene og bare sjelden tok til orde<sup>110</sup>

### **Finansieringen av elvedriften og manglende lønnsutbetalinger**

Betalingen til elvekassen var i gjennomsnitt på mellom 1000 og 1500 sp hvert år + evt. ekstra. Dette skulle fordeles på antall tylfteuttak fra hver enkelt.

På et møte i des. 1822 ble det opplyst at elvehusbondene ikke hadde fått lønnen sin. De hadde vært i byen flere ganger i dette ærend, men på grunn av dårlig innbetaling fra trelasthandlerne, måtte de gå med uforrettet sak.<sup>111</sup>

Det var ikke like lett for alle å bidra med beløpene til elvekassen. Særlig Roosen hadde problemer. Han ble anklaget for sen innbetaling, men protesterte på at han var skyld i det. Han hevdet at den sene innbetalingen skyldtes at fremdriften av lasten ble forsømt. Dette ville ikke foreningen ta ansvar for, og henviste til at det var elveinspektør Haslund som nå var ansvarlig.<sup>112</sup>

---

<sup>107</sup> Bortsett fra en gang i oktober 1815 – da Svend Hedgaard, og april 1816 – da Leth og Herlofson møtte. Trelast h.forh.prot. s 118-125 A-AA.

<sup>108</sup> De totale uttakene var markert lavere i disse 5 årene. Samtidig kan vi se at Dedekam og Kallevig alene sto for over 63 % av dem.

<sup>109</sup> De hadde imidlertid andre utgifter, som grunnleie og lønn til oppsynsmenn.

<sup>110</sup> Han hadde jo selv vært til stede på møtene i den siste delen av den turbulente perioden frem til 1795 – da familien hans fikk så mye kritikk fra bøndene. Det er ikke usannsynlig at han kan ha gjort seg sine tanker om hvordan familien hans ble oppfattet av andre. Anders' far, Søren Dedekam, var tydeligvis svært skruppelløs i sitt forhold til bøndene. Ikke bare skyldte penger til både bønder og det Octroyede handelskompaniet, men han hadde også hadde vært voldelig mot en bonde. F.Foss 1883/1989, s 237/238.

<sup>111</sup> Trelast.h.forh.prot. s 149/150 A-AA. (møte 11 des 1822)

<sup>112</sup> Trelast h.forh.prot. s 150 A-AA.

## Peter Herlofsons og Herman Roosens forslag til forbedringer

I 1819 hadde Peter Herlofson kommet med en plan til forbedret elvefølging, som faktisk ble vedtatt 3 november samme år.<sup>113</sup> Det kommer dessverre ikke til syne noe sted hva denne planen egentlig innebar. Det blir heller ikke referert til den på noen av møtene etterpå, hvilket kan tyde på at den ikke førte til så veldig store forandringer. Vi vet imidlertid at Herlofson hadde til hensikt å etablere seg sterkere i trelasthandelen. Han uttalte selv at: *Det er nødvendig for en Skibsræder at være Trælasthandler selv* og han gjorde store anstrengelser med å kartlegge forholdene innlandet for å etablere handelsforhold til flere bønder.<sup>114</sup>

Våren 1823 kom Herman Roosen med flere forslag til forbedringer av elvefløtingen som han sendte til foreningen. Disse forslagene skapte stor debatt. I forkortet form gikk de hovedsakelig ut på dette: (Gjengitt i fullstendig form i vedlegg s.)

Roosen ønsket å sørge for å ansette helt pålitelige og egnede arbeidsfolk som kunne utnytte flom i fløtingsarbeidet ved bommene. Han mente at arbeidet måtte foregå kontinuerlig og over alt i elveløpet. Kostnadene måtte holdes nede og alle bestemmelser burde kontrolleres av en jurist. Roosen ville også innskrenke bomeiernes makt, men øke ansvaret deres for at bommene skulle være i stand. Han mente at elveinspektørene burde ha større myndighet til å kunne utbedre bommene på eget initiativ ved behov og at det var nødvendig med bedre utstyr og vedlikehold. Han påpekte også behovet for bedre merking av tømmeret og for inspeksjon for å avdekke mulige tyverier av lasten. Til slutt forklarte han at han hadde hatt problemer med den langsomme fremdriften ved Hushovd forrige år og at han derfor fremdeles skyldte penger til elvekassen. Dessuten ville han ha forslaget sitt protokollført.<sup>115</sup>

Roosens plan ble diskutert på et møte i mai 1823, men det fikk så mye motbør at han selv ba om at opplesingen ble avbrutt. Det ble blant annet fremholdt at det bare var Roosen som klaget på bommenes forfatning.<sup>116</sup>

Roosens forslag var i realiteten en klage på de faktiske forholdene, men enda viktigere var det at han foreslo en innskrenkning av bomeiernes makt, at de burde ha et klarere ansvar for vedlikehold og at det burde stilles større krav til effektivitet og utnyttelse av bommene. Det var særlig viktig å holde dem med tilstrekkelig erfarne arbeidsfolk til å utnytte flom og høy vannstand til uttakene.

---

<sup>113</sup> Trelasth. forh.prot s 129/130 A-AA. (nærmere betemt sept.1819)

<sup>114</sup> E. Diesen 1973, s 120, og Dokumnter vedr.trælasthandelen i Herl.priv.forretn.ark. A-AA.

<sup>115</sup> Se vedlegg side 117, som presenterer forslaget i sin helhet.

<sup>116</sup> Trelasth. forh.prot. s 157-159. A-AA(møtet var 10.mai 1823)

Det er grunn til å stille spørsmål om hvorfor Roosen fikk så kraftig motbør fra foreningen for sine forslag. Noe av det viktigste ved disse forslagene innebar jo nettopp å begrense bomeiernes makt og sørge for raskere fremdrift – og det ville jo ha kommet alle de andre trelasthandlerne til gode - både for små og store. Hvorfor gikk de andre da så sterkt imot ham? Ved siden av Roosen og Smith, må sannsynligvis både Herlofson og flere av de andre trelasthandlerne ha vært berørt av den langsomme fremdriften i elva. Vi ser av opptegnelsene i forhandlingsprotokollen at Herlofson aldri lyktes med planene sine om å etablere seg sterkere i trelasthandelen. Derfor er det nesten påfallende at de allikevel virket så lojale mot Dedekam.

Hadde brødrene Dedekam med sin rikdom så stor sosial makt at ingen andre enn Roosen torde å opponere? Selv om det sjelden kommer frem at Anders Dedekam tok til orde på møtene, kan det likevel ha vært vanskelig å tale ham imot <sup>117</sup>

Det var nemlig et karakteristisk trekk for handelskapitalismens epoke at ulike sosiale forhold ofte var preget av paternalisme. (For eksempel i arbeidsforhold og familieforhold) <sup>118</sup>

Forretningsmessige forhold hadde normalt ikke hierarkisk struktur og var derfor heller preget av likeverd. Det kan likevel være mulig å se paternalistiske mønstre i andre sosiale relasjoner, særlig hvis forholdet mellom medlemmene var preget av ensidig avhengighet, ulik status og ulik økonomisk makt. <sup>119</sup>

Med sin store rikdom og som eier av bommer og fossefall hadde brødrene Dedekam en betydelig økonomisk og politisk makt som trolig medførte at de andre trelasthandlerne følte seg underordnet og var redde for å legge seg ut med dem. Innad i foreningen og i det sosiale liv i byen hadde de trolig også en sterk sosial posisjon.

At Roosen (og svigersønnen hans) torde å opponere kan ha flere årsaker. Roosen hadde sannsynligvis alltid vært litt på utsiden av det etablerte fellesskapet i foreningen En slags *enfant terrible* som ikke synes han hadde noe å tape på å opponere.

Roosen var nemlig ikke uvant med å ha økonomiske problemer. I tillegg til de omtalte problemene med tilskuddet til elvekassen i 1822, måtte han både i 1817 og 1818 låne penger av både Herlofson og Dedekam. Dette var beløp på henholdsvis 600 og 1200 sp, med pant i

---

<sup>117</sup> Trelasth. forh.prot. s 24/25 A-AA Anders Dedekam hadde kanskje en strategi med å være lite synlig for å unngå unødig friksjon. Konfrontasjoner av den typen faren og bestemoren hans hadde fremkalt ville trolig lett ført til motvilje og motstand fra de andre trelasthandlerne. Ved å holde en lav profil fremstod han trolig mer uangripelig. (På et møte i april 1992 hadde bestemoren mad.Catr.sal.A. Dedekam vært ganske krass. Hun anklaget Daniel Juell for å ha misbrukt hennes bommer. At han hadde skadet dem med for mye last og at han burde levere et fullt regnskap. En slik fremferd viser at mad. Dedekam var ganske bevisst sin posisjon og maktstilling.)

<sup>118</sup> I.Bull 1998, s 182/183 Dette var på mange måter en naturlig følge av at maktforholdene i samfunnet var hierarkisk organisert og at de som var underordnet i hierarkiet var i et avhengighetsforhold til den som hadde makten. Paternalismen påvirket i stor grad folks grunnoppfatning av tilværelsens betingelser. I et paternalistisk hierarkisk system var det ikke rom for - eller erkjennelse av interessenmotsetninger.

<sup>119</sup> I.Bull 1998,s 182/183.

både hus og trelastbeholdning. Dessuten måtte han ved et forlik i 1817 betale en fordring til Kallevig på 1205 sp.<sup>120</sup>

Når man tar i betraktning de finansielle problemene han hadde, kan man selvfølgelig lure på om Roosen egentlig var en seriøs forretningsmann. Det er imidlertid mye som taler til hans fordel. Ifølge F. Foss var Roosen både arbeidsom og utholdende, og han fikk svært gode attester av byfogd Femmer da han søkte Statskassen om et lån i 1788. Dette gjaldt både i handelsforholdet til bøndene og i sin forretningsdrift generelt.<sup>121</sup>

Foss understreker imidlertid at Roosen hadde svært vanskelige vilkår ved å måtte konkurrere med de store trelasthandlerne i Arendal.

Han ser allikevel ikke ut til å ha vært den som gav lett opp og han må ha vært modig. Det kommer tydelig frem av forslaget han fremførte til ny fremdriftsplan.

Selv Kallevig kunne egentlig hatt nytte av at Roosens forslag hadde fått noe medhold. Vi kan nemlig se at også han reagerte på forholdene og at han faktisk tok til orde for å påpeke at han hadde hatt problemer ved uttak av bommene. Dette var i april 1823, og han truet med å trekke seg som formann på grunn av store vanskeligheter med uttak fra Messel bom.<sup>122</sup> Dedekam lovte å sørge for at han fikk ta ut trelast uhindret heretter, bare han ville fortsette som formann. Vi ser også at Kallevig mente at formannen burde ha full bestemmelsesrett i elvefløtingsdriften - uten innblanding fra de andre medlemmene. Dette uttalte han i januar 1824, samtidig med at han sa opp som formann og ble erstattet av Anders Dedekam.<sup>123</sup> I samme forbindelse påpekte Kallevig at det fremdeles var mye ugjort med å rense opp i tverrelvene og han anbefalte en ny plan for å få det gjort.<sup>124</sup>

Hvordan skal vi tolke disse ytringene? Det kan selvfølgelig bare ha vært et par enkeltepisoder uten videre betydning. Ytringen i forbindelse med episoden med Messel bom var imidlertid ganske skarp og det kan ha sin grunn i at Kallevig på dette tidspunktet hadde begynt å få problemer med at det økonomiske overskuddet hans var merkbart mindre. Han var kanskje selv i ferd med oppleve hvordan den mangelfulle opprenskingen og den langsomme fremdriften nå hadde begynt å hemme forretningene hans? Da ville det heller ikke være usannsynlig at også han irriterte seg over Dedekams særstilling som bomeier.

Når han ett år senere ga uttrykk for at formannen burde ha full råderett alene og dermed ønsket å se bort fra de demokratiske reglene, blir det litt mer komplisert å forstå motivene

---

<sup>120</sup> Pantereg. nr 5. hv.398.1,390.2 og 429.2 SAK.

<sup>121</sup> F.Foss 1893/1998 s 185 og R.Tank 1923, s 352.

<sup>122</sup> Trelasth. forh.prot. s 151. A-AA

<sup>123</sup> Det ser for øvrig ikke ut til broren Hans deltok på møtene, bortsett fra en gang på slutten av 1830-tallet. Vi regner derfor med at Anders er representant for begge.

<sup>124</sup> Trelasth. forh.prot. s 169. A-AA

hans.<sup>125</sup> Vi må imidlertid anta at Dedekam og Kallevig på mange måter hadde gjensidig nytte av å støtte hverandre i foreningen. Kallevig var trolig vant med å forholde seg til at det var Dedekam og han selv som utgjorde oligarkiet - de to store trelasthandlerne - og han hadde antakelig tro på at økonomien hans - gjennom dette samarbeidet - skulle bedre seg igjen snart. Han hadde neppe noen tanke om – eller tro på - at demokratiske regler ville hjelpe ham selv om konkurransen med Dedekam var blitt litt mer anstrengt. Kallevig ser dermed ut til å ha vært i en slags mellomposisjon. Han var i utgangspunktet en del av oligarkiet, men fikk etter hvert selv føle hvordan det var å forholde seg til en langsom fremdrift i elva med sin egen svekkede økonomi. Det ble allikevel aldri en løsning for ham å alliere seg med de mindre trelasthandlerne for i fellesskap å prøve å svekke Dedekams posisjon.

### Ny bondeklage

Ved siden av disse interne problemene i foreningen var heller ikke bøndene fornøyd med forholdene. I 1822 utformet bøndene fra øvre Telemark en klage over trelasthandlerens elvefølging med søknad til kongen.<sup>126</sup> De utarbeidet videre et eget forslag til ny fremdriftsplan. Både klagen og planen ble sterkt imøtegått av trelasthandlerne på et møte i juli 1822. De hevdet at bøndene ikke visste hva de snakket om. Bøndene fremla en kontrabok mellom bonden Halvor Tellefsen og Dedekam som viste at Tellefsen hadde dårlige handelsvilkår hos Dedekam. Bøndene sa for øvrig at de hadde ervervet denne boken uten Tellefsens vitende for å unngå at han skulle bli sittende alene med ansvaret for å ha utfordret Dedekam. Men de hevdet at anførselene var erkjente og riktige. Dessuten klaget de over at kjøpmennene ofte kom med *ufine passasjer* overfor dem.<sup>127</sup> Kjøpmennene mente at bøndenes tyveri av Tellefsens bok alene var grunn nok til at den ikke var gyldig som bevismateriale. Kallevig kunne dessuten vise til:

At han hadde fått medhold av hædrede jurister i at bøndenes klager var fremført både i gal form og påklædning. Dessuten inneholdt de skadelige ting og misforståelser.

---

<sup>125</sup> Var det den langsomme fremdriften som frustrerte ham - og at han derfor mente at han selv som formann kunne fått utrettet mer for fremdriften ved å ha full bestemmelsesrett? Var det slik at han også trodde seg like godt tjent med at Dedekam skulle ha kontrollen? (Det var jo Dedekam som skulle overta som formann etter ham selv.)

<sup>126</sup> Trelast h.forh.prot. s 138 A-AA.

<sup>127</sup> Trelast h.forh.prot s 140/141A-AA. (motet var 18.juli)



Da bonden Tellefsen ble konfrontert med saken torde han ikke opprettholde påstanden om gjeldsforholdet, og tilbakeviste tallene i boken.<sup>128</sup>

I juli 1822 svarte trelasthandlerne på bøndernes klage med at bøndernes hovedmann Åsmund Nordgaard, som bodde i et annet handelsdistrikt, ikke kunne ha nok kjennskap til Arendalsvassdraget. Dessuten mente de at klagen var umoden og blottet for nødvendig sak- og lokalkjennskap. De hevdet derimot at den kongelig konfirmerte planen av 1789 var mye bedre enn bøndernes plan. De vedla en notarialitetets attestert ekstrakt av forhandlingsprotokollen fra 1789 for 20 år frem i tid og mente at det skulle bevise at Arendalsvassdraget hadde fungert like godt som noe annet vassdrag i landet.

Problemene nå skyldtes bare bonden Nordgaards oppståtte lyst til å skape forbedringer.<sup>129</sup>

## Ny kommisjon i 1824

I mai 1824 kom et skriv fra byfogd Jæger – der myndighetene ba trelasthandlerne velge en representant til den nye kommisjonen. Den skulle bestå av Amtmann Schouboe i Nedenes og Raabygdelaget amt, kanal- og havnedirektør major Gedde, sorenskriver Aas i vestre Raabygdelaget, fogd Brandt i Raabygdelagets fogderi, bonden Osmund Nordgaard, samt en valgt representant fra trelasthandlerne i Arendal.<sup>130</sup>

Trelasthandlerne ble ikke enige om hvem de skulle sende og fikk purringer på dette fra amtmann Schouboe i oktober. De svarte da at de ikke hadde bestemt seg. På en ny purring i desember svarte de at de skulle bestemme seg etter jul. I januar 1825 bestemte de å sende tilsvaret til kommisjonen, på tross av at de fremdeles ikke hadde valgt noen formann. Dette tilsvaret hadde ikke Smith og Roosen vært involvert i.<sup>131</sup> Først på et møte i mars ble det etter lang diskusjon avgjort å ansette Morten Dedekam som formann i foreningen og endelig tilsvaret ble sendt. Dermed var det Morten Dedekam som ble trelasthandlernes kommisjonsmedlem.<sup>132</sup>

---

<sup>128</sup> Trelast h. forh. prot. s 141 A-AA:

<sup>129</sup> Trelast h. forh. prot s 143/144 A-AA. (møtet var 24 Juli)

<sup>130</sup> Brevet kom 24 mai, de fikk purring 30 oktober og ny purring 18 desember

<sup>131</sup> Trelast h. forh. prot. s 180/181 A-AA (de sendte tilsvaret 10 januar)

<sup>132</sup> Trelast h. forh. prot s 182 A-AA (dette var 16. mars) På et nytt møte 23. april 1825 ble det bestemt å protokollføre denne korrespondansen med kommisjonen

Her ser vi at trelasthandlerne protesterte og prøvde å motsette seg bøndenes nye fremdriftsplan ved å prøve å undergrave bøndenes troverdighet og deres kompetanse til å uttale seg. De mente at forholdene bare ville bli verre med bøndenes nye plan, og prøvde å forsinke prosessen ved å bruke lang tid på korrespondanse og på å velge medlem til kommisjonen. Bøndene fikk allikevel støtte av myndighetene, som også ønsket hurtigere omløp og bedre inntekter for alle parter. De ønsket selvfølgelig at Telemarksbøndenes skatteevne skulle være så optimal som mulig.

### **Kommisjonens befaring**

Kommisjonen startet med en befaring av vassdraget. Den var fornøyd med forholdene ved befaring av hovedvassdraget fra Arendal til Glomfoss og Tveitsund.<sup>133</sup> (Ved inngangen til h.h.v Fyresvann og Nissevann) Her var det stort sett bra, med unntak av Høgefoss. De anbefalte derfor fortsatt den eksisterende fløtigsplanen på denne strekningen, men påpekte at det også det var nødvendig at noen forbedringer ble gjort. I kommisjonens rapport ble de anbefalt å utbedre vassdraget. Dette gjaldt bielver og sideelver langs store deler av hovedvassdraget.<sup>134</sup> Det dreide seg hovedsaklig om å bortminere steiner, klipper og fremspring. Anlegg av dammer, avstengning av små bielver, foruten mye opprenskingsarbeid – blant annet å sprengte vekk gamle tømmervaser enkelte steder.

Vi skal nevne ett eksempel: Ved befaringen som foregikk i 1824 og august 1825 fant man flere klanderverdige forhold. I Bøylestadelven, som ble inspisert begge gangene, var det rett og slett nødvendig å endre på selve retningen i fossens utløp. Dette kunne la seg gjøre ved å sprengte bort et klippestykke i utløpet, samt noen stein på østsiden, og ved å anlegge noen avvisningsdammer. Dette ble kostnadsberegnet til 1500-2000 spesidaler.<sup>135</sup> Morten Dedekam, som var trelasthandlerens representant, mente at rentene av dette beløpet var nok til å dekke kostnadene ved en årlig opprenskning. Kommisjonen mente derimot at fordelene ved kortere fløtningstid, friskere tømmer og bedre forhold for bøndene var langt å foretrekke. De mente at bøndenes interesse i dette antakelig var så sterk at de sikkert selv ville bidra økonomisk til arbeidet.<sup>136</sup>

---

<sup>133</sup> I forbindelse med kommisjonens planlagte arbeid ble det foretatt en del utredninger om ulike forhold i elvedriften – blant annet eierforholdene til bommene. I en slik utredning i 1826 blir det bekreftet at brødrene Dedekam eide både Asdal og Messel bom og at inntektene derfra beløp seg til sammen 12 skilling pr tyllt som ble fløtet gjennom disse bommene. Herfra måtte det riktignok trekkes fra en sum på 1 skilling pr tyllt til tallmennene og 28 sp årlig til oppsynsmann og grunnleie  
Trelast.h.forh.prot. s 207 A-AA.

<sup>134</sup> Trelast h.forh.prot. s 207-240 A-AA.

<sup>135</sup> Kanalv.hist. s 97 og trelast h.forh.prot. s 211 A-AA.

<sup>136</sup> Kanalv.hist. s 97 og trelast h.forh.prot. s 211 A-AA:

## **Kommisjonen ferdig - nye pålegg – i 1829**

Først i 1829 var kommisjonen ferdig med arbeidet sitt. Kommisjonens forslag ble godtatt av stagten i kongelig resolusjon av 25 mars 1829. Den innebar nye pålegg til Arendals trelasthandlere.<sup>137</sup> Befaringen hadde vist at deler av hovedvassdraget var tålelig bra, men at det var nødvendig med et mer kontinuerlig oppsyn for å avdekke viktige mangler. Det var blitt bestemt at to inspektører skulle ansettes. De skulle overvåke elvedriften og eventuelle mangler i en periode på to år, allerede fra våren 1825 til våren 1827. Ved inspeksjonen kom det også frem at Kvasåna var helt tilstoppet. Dessuten var fremdriften mellom Tveitsund og Haugsjåsund veldig forsømt. Man fant at dette først og fremst skyldtes at elvehusbondenes hadde gjort dårlig arbeid.<sup>138</sup> Fløtingen i de øverste vassdragene var dessuten forsinket og man mente at hovedgrunnen var den lave lønnen trelasthandlerne betalte arbeidsfolkene der. De anbefalte trelasthandlerne å ansette to tallmenn ved Kirkenes og Tveitsund bommer.<sup>139</sup> De burde ansettes allerede fra begynnelsen av hvert år og måtte helst bo nær stedet slik at de kunne komme raskt i gang når forholdene lå til rette med flom og lignende. De burde begynne tellingen allerede når det forelå 10 tylfter til passering. Dessuten anbefalte kommisjonen at det igjen ble ansatt to inspektører i tre år fra neste års begynnelse. En inspektør for øvre vassdrag, en for nedre vassdrag, samt en kontrolltallmann ved Messel bom. Denne siste skulle sjekke merker, som også skulle vise årstall, og telle last ved Messel bom – slik at det kunne registreres hvor mye last som manglet – og som derfor hopet seg opp i vassdraget. Slik kunne man få vite hvor lang omløpstiden egentlig var.<sup>140</sup>

Kommisjonen mente at fremdriften var helt forsømt flere steder, og at det skyldtes for dårlig lønn til arbeiderne. Heretter ble amtmannen i Nedenes og Råbygdelaget involvert for å forebygge ny tilstopping i vassdraget. Han skulle sørge for at det ble ansatt en mann til å kontrollere vassdraget mellom Tveitsund og Haugsjåsund to ganger årlig, etter vår- og høst-flommen. Hvis ikke forholdene var tilfredsstillende, skulle amtmannen straks pålegge trelasthandlerne å ordne opp. Kostnadene til dette skulle i første omgang dekkes av kanalvesenet.

## **Dårlig økonomi hos bøndene**

Som nevnt ovenfor mente kommisjonen at det ville være gunstig om også bøndene kunne bidra med midler til vedlikeholdsarbeidet. Et slikt samarbeid ville være i alles interesse.

---

<sup>137</sup> Disse nye forordningene var forbedringer i henhold til konvensjonen av 1789.

<sup>138</sup> Det var kanskje ikke så rart at elvehusbondene gjorde så dårlig jobb når de ikke fikk lønnen sin

<sup>139</sup> Trelast h.forh.prot. s 214 A-AA:

<sup>140</sup> Trelast h.forh.prot s 195 A-AA:

Myndighetene innså imidlertid at det var nødvendig å sørge for en sikker finansiering av alt utbyggings- og forbedringsarbeid som var foreslått, selv om de også mente at det var viktig at både trelasthandlerne og bøndene bidro til dette. Trelasthandlerne ville bidra med 600 spesidaler, hvis skogeierne ville gi det dobbelte. Økonomien var imidlertid så vanskelig for skogeierne, at myndighetene til slutt måtte oppgi å drive inn bidrag fra noen av dem.<sup>141</sup>

Vi ser at trelasthandlerne måtte avfinne seg med at myndighetene i 1824 nedsatte en ny kommisjon for å gjøre nye befaringer. Det var imidlertid ikke lett å få trelasthandlerne til å delta i kommisjonsarbeidet. Først etter gjentatte purringer klarte de å velge en representant til kommisjonen. Etter en grundig befaring, som avdekket mangler i vassdraget, fikk trelasthandlerne pålegg om å iverksette flere tiltak. Kommisjonens ønske om å sprengte bort et klippestykke i Bøylestadelven er svært illustrerende for trelasthandlernes og myndighetenes forskjellige innstilling. Mens trelasthandlernes representant mente det var nok å fortsatt bare foreta årlige opprensninger, mente kommisjonen at man ville få mye mer igjen ved å gå grundigere til verks. Det ville forkorte omløpstiden og forenkle vedlikeholdsarbeidet for ettertiden.<sup>142</sup> Vi ser altså at trelasthandlerne ikke prioriterte den handlingsplanen som gav det beste grunnlag for den langsiktige driften.

Vi ser også at det faktisk var mulig å iverksette atskillige tiltak som kunne bedre fremdriften – hvis man bare ønsket det. Myndighetene prøvde med dette å legge forholdene bedre til rette i fløtinga og å øve ekstra press på trelasthandlerne.

Klagene ser ut til å ha avtatt frem til 1844. Bøndene gav imidlertid fremdeles uttrykk for at de var misfornøyd med flere av elvehusbondene.. Vi har sett at foreningen først skjøv ansvaret for dårlig vedlikehold over på elvehusbondene - som ikke engang hadde fått lønn. Deretter la de skylden for den manglende lønnen på de mindre trelasthandlerne - som hadde problemer med å skaffe kapital.<sup>143</sup> Når vi ser at kommisjonen mente at elvehusbondene i 1829 fremdeles ikke gjorde ordentlig arbeid kan det være at lønnen enda ikke var god nok<sup>144</sup> Selv myndighetene mente at det mangelfulle arbeidet i de øvre vassdragene skyldtes at arbeidsfolkene fikk for dårlig lønn. Dette viser en taktikk fra trelasthandlerne som er ganske iøynefallende: Vi vet jo at det ikke hadde kostet Anders Dedekam mye å sørge for at denne lønnen ble utbetalt og han hadde høyst sannsynlig fått orden på dette hvis det hadde vært viktig for ham. At han unnlot å gjøre dette kan derfor tyde på at det ikke var ham imot at

---

<sup>141</sup> Kanalv.hist. s 98 A-AA.

<sup>142</sup> Trelasth.forh.prot s 211 A-AA.

<sup>143</sup> På tross av konvensjonen av 1789 med demokratiseringa av stemmerettsreglene, hadde de mindre trelasthandlerne stadig problemer. Vi så blant annet at den lange omløpstida medførte at Roosen ikke var i stand til yte sitt bidrag til elvekassen.

<sup>144</sup> Trelasth. forh.prot. s 149/150 A-AA.

vedlikeholdsarbeidet ble forsinket. Denne fremgangsmåten illustrerer godt hvilke metoder som ble brukt for å trenere vedlikeholdsarbeidet, og dermed opprettholde kontrollen både over bøndene og de mindre trelasthandlerne.

Kommisjonen prøvde dessuten å oppmuntre til mer samarbeid mellom trelasthandlerne og bøndene, som de mente ville være i begges interesse. Det er imidlertid ikke noe som tyder på at trelasthandlerne tok dette til etterretning.

### **Bondehandel og kredittsalg.**

Det er også flere forhold som viser at kredittsalget til bøndene ble opprettholdt. Dette kommer ikke minst frem i tilfellet med kontraboken til bonden Tellefsen. I Herlofsons opptegnelser fra 1819 kan vi se at han ved hjelp av et skjema hadde prøvd å kartlegge hvilke bønder som var tilknyttet andre kjøpmenn. I dette skjemaet hadde han også klargjort en rubrikk som skulle vise hvorvidt disse bøndene var i gjeldsforhold. Opptegnelsene viser at det var et stort antall bønder fra Telemark som handlet med Dedekam og Kallevig, men rubrikken for gjeldsforholdet er ikke utfylt i særlig grad.<sup>145</sup> Dette kan enten tyde på at de ikke var i gjeld, eller på at Herlofson ikke hadde klart å bringe dette for en dag. At det var en stor andel bønder som handlet med Dedekam og delvis også med Kallevig blir imidlertid også bekreftet i tallbøkene for en del av områdene og det kan i seg selv indikere at det ikke var så lett for andre kjøpmenn å få innpass i dette området.<sup>146</sup>

Vi skal ikke desto mindre se et annet eksempel som bidrar til å bekrefte at Dedekam fortsatt og stadig prøvde å holde bøndene i gjeldsforhold: Conrad Schwach var ansatt som konstituert byfogd i Arendal i tre måneder i 1829. I løpet av denne tiden ble han flere ganger bedt om å hjelpe noen av bøndene i distriktet med å få utbetalt penger som de hadde til gode hos brødrene Dedekam for leveranser av tømmer. Dedekam prøvde stadig å forhale utbetalingene etter at bøndene hadde levert tømmer, for å dermed å presse bøndene til å akseptere varer i stedet for penger.<sup>147</sup> Schwach forklarer at dette var en ordning som hadde som formål å sikre bøndene kontant betaling av trelasthandlerne ved fremvisning av tømmersedler. Disse tømmersedlene fikk de først av trelasthandlernes merkesmenn når lasten var levert. Ordningen hadde kommet i stand gjennom en vedtatt stortingsinnstilling og var særskilt for Arendal.<sup>148</sup> På tross av trelasthandlernes forsøk på å oppheve den, stod den fremdeles ved lag.

---

<sup>145</sup> Herl.priv forr.a. pk.139 og fløt.prot. s 140/141 A-AA.

<sup>146</sup> Tallbøker A-AA. Tallbøkene for Gjøv, Katterås/Carls-elvene, Drangstvedt/Reinfoss, Kjøruldsfoss/Tvedtsund og Suplandsfoss/Åmfoss gjelder avtalene for perioden 1806-1830. Også tallboken fra Fyrresvann for perioden 1833-1855 viser det samme mønsteret Dette var de eneste tallbøkene som var igjen fra denne perioden og som angikk de øverste delene av vassdraget.

<sup>147</sup> Schwach 1848/1992 s 255/256

<sup>148</sup> Schwach 1848/1992,s 255/256.

Schwach presiserer også at han hadde en klar plikt til å hjelpe bøndene, og nølte heller ikke med å gjøre det. Det var imidlertid ubehagelig for ham siden han tross alt var omgangsvenn med brødrene, og i flere tilfeller hadde fått ettergitt gjeld av Anders Dedekam.

### **Forespørsler fra verkseier Smith**

I 1826 rettet verkseier Smith på Froland verk to forespørsler til foreningen.<sup>149</sup> Han ville gjerne at Messel bom ble flyttet litt høyere opp for å lette transporten til verket.

Han ønsket dessuten å få noe reduksjon i bomavgiftene for kullveden til verket. Kullveden hadde jo ikke samme omsetningsverdi som eksporttømmeret.

I et vedtak i januar 1827 fikk han tilsvaret at foreningen ikke ville flytte bommen. De hevdet at Smith måtte følge konvensjonen av 1789 og betale samme pris for all trelast. Han fikk imidlertid mulighet til å anke.<sup>150</sup>

Smith fikk altså ikke gjennomslag for sine forslag og anmodninger. Det var ikke noen urimelige forespørsler og det ville heller ikke kostet Dedekam mye å sette ned bomavgiftene for Smiths kullved.<sup>151</sup>

### **Nye problemer igjen**

Man skulle kanskje trodd at myndighetenes tiltak og pålegg i 1829 hadde ført til forbedringer.

I 1844 var allikevel problemene for skogeierne øverst i Telemark blitt verre enn noensinne.

Det var faktisk blitt så ille at skogdriften ikke gav dem noen fortjeneste lenger, og byfogd Cappelen, som var konstituert bestyrer av Bratsberg amt, var svært bekymret.<sup>152</sup>

Bøndene/skogeierne hadde selv foreslått å drive vedlikeholdsarbeidet på akkord, men forslaget hadde blitt avvist av trelasthandlerne. Det så ikke ut som om tiden var moden for noe samarbeid mellom bønder og trelasthandlere.

Disse forholdene kan jo ikke ha oppstått over natten. Det tyder derfor på at de nye forordningene og påleggene fra 1829 heller ikke hadde ført til særlige forbedringer.

### **Oppsummering**

Tømmeruttakene frem til 1823 viser at brødrene Dedekam ikke hadde samme kontroll i Arendalsvassdraget som foreldrene og besteforeldrene deres hadde hatt tidligere, d.v.s. over 50 % av uttakene. Men etter 1823 hadde de oppnådd denne kontrollen. Fra da – og frem til

---

<sup>149</sup> Dette var nå Sivert Smith, som for øvrig var Roosens svigersønn.

<sup>150</sup> Trelast h.forh.prot. s 240/241 A-AA. (svar kom på møtet 22 januar 1827)

<sup>151</sup> Dette hadde trolig også litt av sin årsak i de gamle motsetningene mellom Trelasthandlerne og Froland jernverk. De hadde alltid konkurrert om bøndenes leveranser av trelast. A.H.Nagel 1976.

<sup>152</sup> A-AA og kanalv. hist. S 95-100 og s 100-105.

1842 sto de gjennomsnittlig for 59,7 % av uttakene. Dette hadde altså skjedd på tross av at de hadde mistet sitt viktige politiske virkemiddel i fløtningsforeningen - ved innføringen av de mer demokratiske stemmerettsreglene i 1789. De oppnådde trolig denne kontrollen ved hjelp av særrettighetene sine, men også ved fortsatt å sørge for at bøndene sto i gjeld til dem. Både tilfellet med kontraboken til bonden Tellefsen og Schwachs beretning om at han måtte hjelpe bøndene tyder på det. Ellers har vi sett at omløpstiden for tømmeret fremdeles var lang - og var dermed med på å hemme konkurransen fra de andre. Den lange omløpstiden innebar dessuten i seg selv stor sannsynlighet for at kreditthandelen med bøndene fortsatte.<sup>153</sup> At forholdene virkelig var vanskelige kommer tydelig frem ved at både bøndene og Herman Roosen fortsatte å klage på dårlige tilstander, og at myndighetene tok bøndenes klager til følge. Klagene viser også hvor avhengige bøndene og de mindre trelasthandlerne var av at fløtningsforholdene fungerte. Allikevel var forholdene fremdeles dårlige i 1844.

Vi har sett at Dedekam gjorde lite for å avhjelpe situasjonen. Det kan faktisk virke som om det var deres strategi å forsinke fløtingen ved å opprettholde de vanskelige fløtningsforholdene. Det kommer aldri frem noe sted at de tok til orde for å bedre fremdriften, eller for å ordne opp i forholdene. Heller tvert imot. De var fremdeles med på å påvirke den lange omløpstida ved å la tømmeret sitt ligge og stenge i elveløpet. De fulgte med andre sine foreldre og besteforeldres oppskrift. Dedekam og Kallevig utgjorde i flere år nærmest et oligarki i trelasthandelen. I en kort periode (årene 1803-1814) hadde de og en sterk konkurrent i Ole Pedersen Mørch, men ellers klarte de å holde både Roosen og de andre trelasthandlere nede. Dette ser vi tydelig ved at Herlofson måtte gi opp etter å ha gjort iherdige forsøk på å etablere seg sterkere i trelasthandelen rundt 1819.<sup>154</sup>

Vi har sett at Roosen prøvde å skape bedre forhold for seg selv og de mindre trelasthandlerne med sitt forslag til forbedret elvedrift. Den forutgående demokratiseringen av reglene i foreningen kunne ha gjort det mulig for ham å vinne gehør hos de andre. Det ser imidlertid ut til å ha eksistert et inngrodd sosialt mønster med paternalistiske trekk i trelasthandlerforeningen - og at det var særlig dette som hindret ham i å få gjennomslag. Dette mønsteret sørget for at de fleste medlemmene forholdt seg lojale til de to mektigste trelasthandlerne.<sup>155</sup> Først etter 1823, da Kallevig begynte å få problemer ser vi at også at han kritiserte Dedekam for første gang og truet med å trekke seg som formann. Vi ser at han var berørt og at han markerte dette tydelig. Når han snart etterpå mente at formannen burde ha uinnskrenket

---

<sup>153</sup> Lang omløpstid førte som sagt til at bøndene måtte vente lenge på å få betaling for tømmeret.

<sup>154</sup> Vi skal se at han satset på trelastfart fra østlandet, Gøteborg og Østersjøen i stedet. Om Herlofsons planer i trelasthandelen.

<sup>155</sup> Ida Bull, 1998, s 182/183 Ida Bull viser til at paternalismebegrepet "kan innebære en holdning som ser på underordning som noe naturlig – og ikke som et resultat av utbytting."

myndighet over bommene, på tross av at Dedekam var den påtroppende formannen, må vi for det første konstantere at han ikke hadde særlig respekt for demokratiske regler. Vi må også anta at han av en eller flere grunner har ansett det som fordelaktig at Dedekam skulle ha en slik maktposisjon. Som oligark var ikke demokratiske lover til nytte for Kallevig. Som trelasthandler med svekket økonomi kunne de kanskje ha vært det. Det er imidlertid svært usannsynlig at han kunne eller ville innse det.

## **Konklusjon**

Alt i alt viser det seg altså at Dedekam i 1823 hadde opparbeidet seg en monopolstilling i trelasthandelen gjennom særrettighetene sine og gjennom sin stadig økende økonomiske overlegenhet. Den økonomiske posisjonen gav dem ikke bare enda større konkurransefordeler i den langsomme fremdriften i elva, men sørget også for å skape - og opprettholde lojalitet fra de mindre trelasthandlerne. Dette skyldes trolig en viss form for paternalisme og sosialt hierarki som preget foreningen. Vi ser altså at Dedekam i første rekke benyttet seg av politiske virkemidler for å oppnå og opprettholde monopolstillingen sin i trelasthandelen. Vi ser imidlertid at de også hadde stor nytte av både den økonomiske og den sosiale maktposisjonen de hadde. For Kallevigs vedkommende ser vi at posisjonen i vassdraget ble stadig svekket etter 1823. Han hadde ikke særrettigheter som kunne hjelpe ham over en kneik, slik som Dedekam. Kallevig var i utgangspunktet en av oligarkene både i foreningen og ellers i byen. Han levde i et samfunn preget av paternalisme og det var antagelig umulig for ham å endre syn på seg selv i den grad han måtte ha gjort for å innse at også han ville hatt nytte av en større grad av demokratisk praksis i trelasthandlerforeningen.

Det er også grunn til å reflektere litt over myndighetenes rolle - og de politiske retningslinjene de forholdt seg til. Myndighetene tok bøndene på alvor og gikk flere ganger oppriktig inn for å hjelpe dem(bøndene) Likevel satt de ikke mye makt bak de nye påleggene og forordningene de kom med overfor trelasthandlerne. Myndigheten kunne for eksempel ha holdt hver enkelt trelasthandler ansvarlig for sitt eget tømmer og introdusert bøter som straff for at tømmeret hopet seg opp. Dette ville utvilsomt ha rammet Dedekam. Myndighetenes handlingsmønster ser i stor grad ut til å være i overensstemmelse med den generelt ambivalente holdningen til det gamle privilegiesystemet som eksisterte i disse årene.



## Kapittel 4.

### De tre handelshusene før og etter kriseperioden

Vi skal her se på hvordan de tre handelshusene klarte seg gjennom krisen og hvordan de hadde opparbeidet seg den posisjonen de hadde før krisen satte inn. Vi kommer til å følge utviklingen kronologisk for hvert handelshus og deres enkelte virksomheter – fra 1796 til 1842, men med et markert skille ved 1814. Vi skal oppsummere noe for hver aktivitet, og avslutningsvis i hvert del-kapittel.

#### 4.1

##### Salve Kallevig & søn

Man kan godt si at Morten Kallevig (1772-1827) kom til *dekket bord*. Faren Salve (1732-1794) var kjent for sin virksomhet som reder allerede fra 1762.<sup>156</sup> Han drev også trelasthandel og hadde blant annet forbindelse med Georg & Ernst Wolff i London.

Sønnen Morten ble medeier i firmaet i 1792, allerede før han var myndig. Firmaet ble heretter hetende Salve Kallevig & Søn.

I 1792 fikk de bevilling til å drive kjølhaling og reparasjoner på kranen som de hadde bygd to år tidligere på Kallevigholmen på Hisøy.<sup>157</sup>

Faren døde i 1794 og Morten hadde bare en søster å dele arven med. Morten Kallevig ble omtalt som den rikeste og mest innflytelsesrike forretningsmann og skipsreder i Arendal selv i flere år etter at Dedekam-brødrene begynte sin virksomhet i 1799.<sup>158</sup>

Han var fransk og hanseatisk visekonsul. Slike stillinger var gunstige for å drive havarikommisjon, fordi man som konsul eller visekonsul ofte kom i kontakt med utenlandske havarister.

Han eide flere gårder. Blant annet Kallevig på Hisøy og Solborg i Øyestad, samt en del av Asdal i Øyestad. I tillegg kjøpte han stadig flere hus og tomter i byen.<sup>159</sup>

I 1811 var han den største bidragsyteren fra Arendal, med 10.000 rd til Norges første universitet. Peter Herlofson og Anders & Hans Dedekam gav 5000 rd hver.<sup>160</sup>

---

<sup>156</sup> F.Foss, s 341.

<sup>157</sup> Foss 1893/1998 s 29 og 341.

<sup>158</sup> F.Foss 1893/1998 s 29, 341 og 344.

<sup>159</sup> F.Foss 1893/1998 s 342. I ettertid er han kanskje mest kjent for å ha latt bygge Norges nest største trebygning. Den ble oppført mellom 1812-15 i empire-stil og er i dag en av Arendals severdigheter. Enken Kitty solgte den til Arendal kommune i 1844 og den fungerte som Arendals rådhus helt frem til 2005.

Han kausjonerte også flere ganger for offentlige lån.

Morten Kallevig var leder av handelshuset fra 1794 og frem til han døde i 1827. Enken, Kitty ble sittende i uskiftet bo til sin død i 1869. Det har ikke vært mulig å oppspore noe skifte etter Morten Kallevigs død. Det finnes heller ikke noen opplysninger om dette i litteraturen. Vi kan derfor ikke vite om - eller når, det ble utbetalt arv til de 5 sønnene og den ene datteren, eller i tilfelle hvor mye. Vi vet imidlertid at sønnene Emil og Isaac tok over ansvaret for firmaet ganske umiddelbart etter farens død.<sup>161</sup>

## Trelasthandel og eksport

For å få belyst Elisabeth Kallevigs tese om at de hadde oppspart kapital å tære på er det nødvendig å starte med årene frem til 1814. Salve Kallevig begynte å ta ut tømmer fra Arendalsvassdraget i 1772. På dette tidspunktet hadde familien Dedekam, sammen med Søren Dedekams svigerfar, allerede begynt å innta en dominerende stilling.<sup>162</sup> I 1792, da sønnen Morten kom inn i firmaet, hadde Kallevig allikevel klart å opparbeide seg en posisjon som trelasthandler. Han var familien Dedekams eneste store konkurrent<sup>163</sup>

Først tar vi en titt på Morten Kallevigs uttak av trelast i perioden 1799-1813 og samtidig se hvordan han hevdet seg i forhold til brødrene Dedekam.

**Tabell 4.1.1 Kallevig & søn og brødrene Dedekams uttak av trelast i årene 1799-1813**

	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813
<b>D</b>	98-1	170-4	248	880-10	1251-10	2316-6	1326-6	1753	2555-8	2337-9	1329-10	853	1641-2	1056-3	375-9
<b>K</b>	1083-11	644-3	328-4	1286-2	1291-7	1782-4	780-11	1174-7	1542-8	1375-4	1234-8	953-2	1742-2	936-9	494-2

Tabellen er en delvis gjengivelse av Roar Tanks tabell over Arendal trelasthandleres trelastuttak fra Arendalsvassdraget i perioden 1791-1813. R.Tank 1923, s 338/339 D = A. og H. Dedekam. K = Kallevig. Tallene er tylfter trelast.

<sup>160</sup> Tank, 1923 s 386.

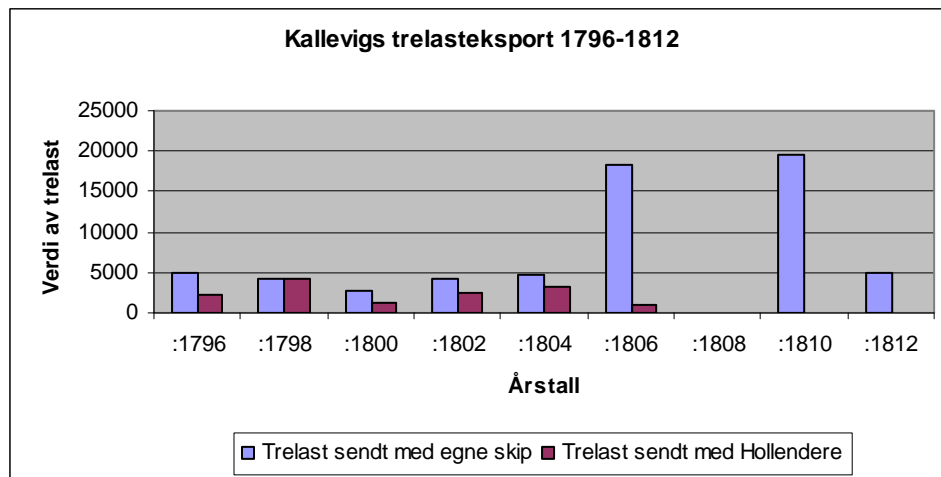
<sup>161</sup> Vi ser at det var Emil som undertegnet havaristenes generalregninger og i trelasthandleres fløtningsprotokoll etter 1828. I 1834 begynte de også å ta ut tømmer som egne selvstendige trelasthandlere.

<sup>162</sup> G.Sætra 1980, s 227.

<sup>163</sup> G.Sætra 1980, s 227. Tabellen viser at på tross av Dedekam-familiens tilnærmede monopol i vassdraget, hadde allikevel Kallevig en tålelig bra posisjon helt fra 1777/78.<sup>163</sup> Dette kan skyldes flere forhold: For det første hadde ikke Dedekam-familien ennå oppnådd den dominansen de skulle få rundt 1780. Derfor var det på dette tidspunktet antakelig lettere for andre å slippe til. Kallevig hadde sannsynligvis såpass god økonomi og sikre avsetningsmuligheter for tømmeret at han kunne tåle den lange omløpstiden tømmeret hadde i elva. Kallevig hadde trolig også klart å oppnå handelsforhold med et stort antall bønder - også i flere av de viktige områdene i Telemark. Dette kommer til syne både i P.Herlofsons dokumenter fra 1819 og i tallbøker fra flere av de øvre elfølgingsdistriktene. Disse tallbøkene viser at Kallevig hadde avtaler med en rekke bønder i 1806. Det er også muligheter for at disse avtalene kan ha kommet i stand enda tidligere. Herl.priv.forr.ark.pk.139 og Tallbøker Nid.trelast. fløtn.ark.A-AA.

Kallevig holdt fortsatt et høyt gjennomsnitt på uttakene sine i denne perioden, selv om han fra 1804 stort sett ble liggende under Dedekam. For øvrig tok han også ut mye trelast i kaperperioden. Det kan tyde på at han ville være parat i tilfelle forholdene endret seg. Vi skal se hvordan uttakene forholdt seg til eksporten hans:

**Figur 4.1. 1**



Figuren er utarbeidet på grunnlag av tollbøker for utg.toll. generaltollkam.RA for annet hvert år i perioden 1796-1812. For å se hvor lasten gikk – se tabell 4 1.8.

De vanskelige forholdene som fulgte med krigen kommer tydelig frem. En stor del av eksporten gikk direkte med hollandske skip.<sup>164</sup> Både Kallevigs egen frakt og salget til hollenderne var lavere rundt 1800. I 1806 var det britiske fraktmarkedet blitt så godt at det ser ut til at han nesten helt sluttet å avsette til hollenderne. Det samme var tilfellet i forhold til Frankrike og Vestindia i 1810. (**Tabell 4.1.8 og 4.1.9.**) Dette viser at salget til de hollandske skipperne fungerte som en ekstra avsetningskanal når markedene og forholdene ellers var vanskelige og ustabile. Forutsetningen for å ha best mulig fortjenesete på salget til hollenderne var først og fremst god - og helst billig tilgang på trelast. Vi har sett at Kallevig hadde god tilgang i denne perioden.

For å få avsatt trelasten på det britiske markedet var det vanlig å bruke agenter.

Kallevigs forbindelse var Wolffs & Dorwilles i London.

Det er vanskelig å fastslå når denne forbindelsen startet, men vi vet at Kallevig sikret seg store deler av sitt utestående hos Wolffs & Dorwilles da de gikk fallitt i 1812.<sup>165</sup>

<sup>164</sup> Ved å selge direkte til hollandske skipper, mistet man først og fremst frakttinntektene. Dessuten fikk man gjerne dårligere pris for trelasten enn den man selv ville ha oppnådd i hollandsk havn.

<sup>165</sup> A.Polak 1968, s 139-145 Kallevig klarte innen august 1813, ved hjelp av sin nye agent Boulton & Baker å få utbetalt 2.747- 17-8 pund. Dette var summen av noen veksler han hadde til gode - som ennå ikke var modnet. Etter dette hadde han

Wolffs & Dorwilles var ellers behjelpelige med å plassere kundenes fortjeneste på den mest lønnsomme måten på det engelske kredittmarkedet, hvis de ønsket det.<sup>166</sup>

De drev også en utstrakt kredittvirksomhet. I tillegg til at de ytet vanlig kreditt i forbindelse med kjøp av trelast, kunne de også gi kundene sine lån på mer langsiktige vilkår.<sup>167</sup>

Forbindelseslinjene for utbetalinger til Norge gikk på denne tiden blant annet ved hjelp av veksler via Hamburg, og nordmenn deltok gjerne i disse transaksjonene gjennom forbindelser i København - som igjen var knyttet til Hamburg.<sup>168</sup>

Dette viser noen av de mulighetene Kallevig hadde til å få plassert pengene sine på en gunstig måte hvis han ønsket det.

Trelastsalget til England og etter hvert Frankrike i årene frem til 1812 var svært lukrativt. (tabell 4.1.8 ) Både i 1806 og 1810 eksporterte han trelast til en verdi av nesten 20.000 riksdaler. Kallevig tjente svært godt på trelasteksporten i denne tiden. (bortsett fra akkurat rundt krigsutbruddet og i kaperperioden fra 1807-1809)

Trelasthandelen hans utviklet seg slik fra 1814-1841:

**Tabell 4.1.2 Kallevigs uttak av trelast fra Asdal bom i årene 1814-1841<sup>169</sup>**

1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827
1257-5	1195-11	901-2	2182-8	1760-6	2192-6	2501-11	4036-4	2012-6	1307	860-3	751-8	982-4	860-5

1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841
2008-6	1282-8	3237-10	520	809	981	687	629-5-	523-1	773	556-2	980-3	938	1400-4

Tabellen er basert på listene over trelastuttak i Arendal trelasth.forh.prot.A-AA,og viser Kallevigs uttak av tylfter med trelast i perioden 1814-1827. All trelast ble talt opp ved uttakene både fra Asdal og Messel bommer. Tallene etter 1834 viser summen av firmaet Salve Kallevig & søn og Isaac og Emil Kallevigs uttak.

Kallevig tok ut store kvantum trelast nesten hvert år frem til 1823, ikke minst i 1821.

Etter 1823 begynte det imidlertid å gå nedover, avbrutt av et oppsving mellom 1828-1830

Dette hadde sammenheng med eksporten hans:

---

fremdeles 2.075-6-1 pund til gode, som ble tilbakebetalt med 5 % årlig rente på samme betingelser som for Dedekam.

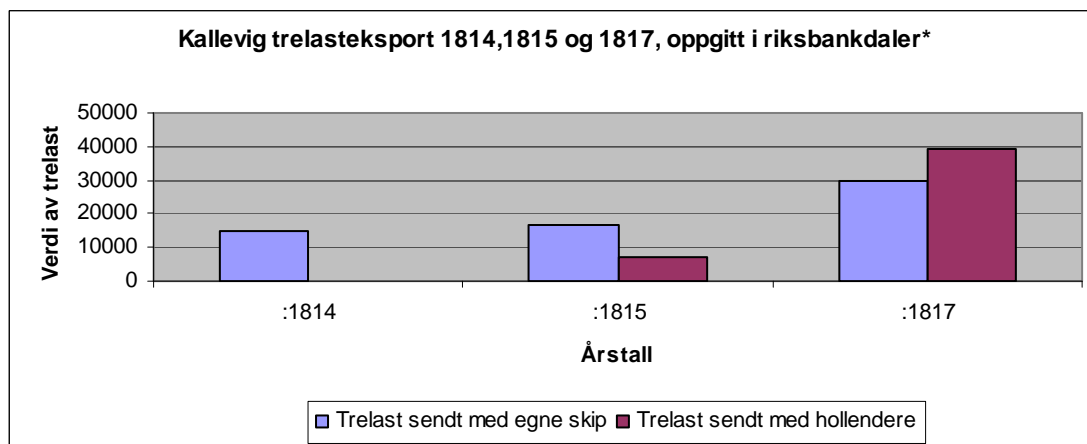
<sup>166</sup> A.Polak 1968, s 37/38. Wolffs & Dorwilles hadde avtaler med mange norske trelastleverandører. Disse trengte bare å sende lasten fortrinnsvis til London, men også til andre engelske havner eller *outports*, så kunne W & D ordne alt det praktiske Det meste av eksporten til *outports*, som Irland, Skottland og Kanaløyene gikk trolig via lokale agenter og oppkjøpere. Selv om de ikke selv mottok trelastladninger i *outports*, kunne Wolffs & Dorwilles som agenter innkreve betalingen på vegne av sine norske kunder fra mottakere i andre havner.Vi kan se at de nettopp opptrådte slik i sammenheng med en del av Kallevigs leveranser til Irland.

<sup>167</sup> A.Polak 1968, s 139-141 og s. 39 Når de kunne yte kreditt på denne måten, skyldtes det først og fremst at de hadde forbindelser med både Bank of England og Fuller's bank.

<sup>168</sup> A.Polak 1968, s 42/43.

<sup>169</sup> Asdal bom lå helt nederst i Nidelva og var den siste bommen før elva løp ut i sjøen. Dette medførte at alle trelasthandlerne måtte fløte tømmeret sitt gjennom denne bommen uansett hvor i vassdraget det kom fra.

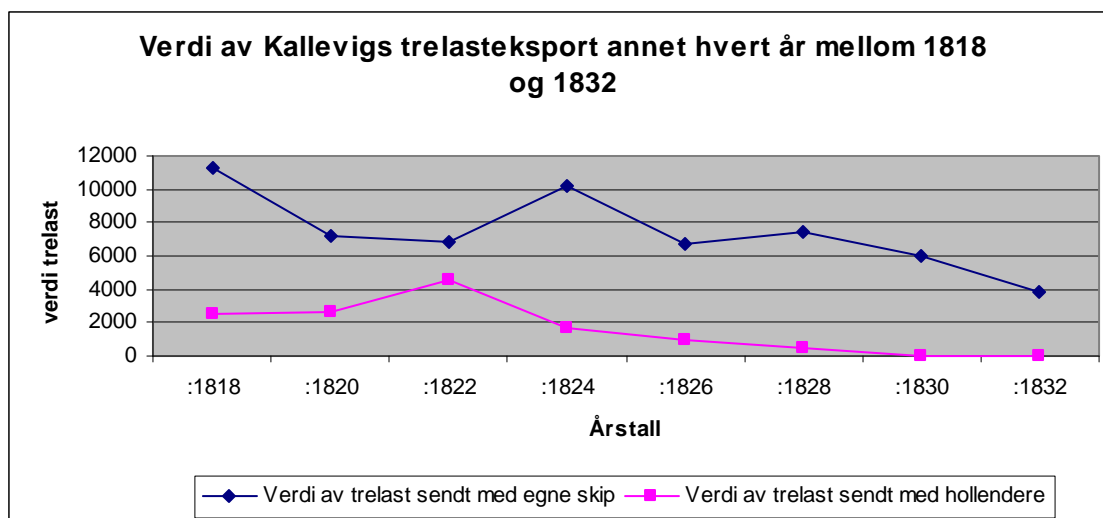
**Figur 4.1.2. Verdi av Kallevigs trelasteksport**



Tallene for 1814, 1815 og første del av 1817 er oppgitt i riksdaler/ riksbankdaler. For andre del av 1817 er verdien oppgitt i spesidaler i figur, men omregnet til riksdankdaler i forholdet 1:10. De egentlige tallene for 1817 er derfor summen av disse. Spesidaleren forholdt seg i 1817 til riksbankdaleren som 1-10. (Hodne 2000, s 40) (Tabell 3.5 viser hvor lasten gikk)<sup>170</sup>

Med forbehold om usikkerhet i forhold til den skiftende valutaen er det likevel tydelig at Kallevigs eksportvolum økte kraftig fra 1816 til 1817 – ikke minst eksporten med de hollandske skipene. Dette samsvarer også med trelastuttakene hans i de samme årene.

**Figur 4.1. 3.**



Figur 4.1.3. er utarbeidet på grunnlag av tabell 4.1.9, dvs.tollbøkene for utg. toll 1814-1836, Revisjonsdep.RA

Kallevig var i gang igjen med eksporten i 1814 først og fremst med egne skip, men han eksporterte også en god del gjennom hollandske skippere mellom 1815 og 1822. Ellers økte han sine egne utskipninger frem til 1824. Dette hadde trolig sammenheng med den

midlertidige oppgangen i England, mellom 1822 og 1825.<sup>171</sup> (se tabell **4.1.10**) Forklaringen ligger imidlertid ikke bare der, for han også fraktet store mengder til Frankrike de samme årene.<sup>172</sup> I denne sammenhengen må den ustabile valutaen tas med i betraktningen. Rundt 1822-1823 kom et kraftig midlertidig inflatorisk tilbakeslag. Dette kom på toppen av flere devalueringer siden 1813.<sup>173</sup> Dette innebar at verdien av summene i akkurat disse årene var lavere enn det som oppgis i forhold til årene før. Dessuten må en ta den deflatoriske utviklingen med i betraktningen når vi ser på tallene for årene fremover. Fra 1824 -1836 beveget kursen seg fra 150 til 110 mot pari.<sup>174</sup> Dermed steg også verdien av inntekten tilsvarende. Ved siden av trelasttollen og de problematiske valutaforholdene, var verdien av trelasten også påvirket av at trelastprisene stadig endret seg. Prisene varierte ganske mye i de forskjellige mottakerlandene.<sup>175</sup> Den reelle fortjenesten kunne variere med hensyn til prisnivået, både i forhold til tid og til hvilket mottakerland de valgte.

Det ser altså ut til at det var en nedgang i Kallevigs trelasteksport i 1825. Deretter kom en oppgang fra 1826 til 1830. I disse årene eksporterte firmaet betydelige kvanta, men så ble eksportvolumet stadig mindre.( figur **4.1.3**)<sup>176</sup>

Selv når vi tar de omtalte valuta- og pris-variablene med i vurderingen, var Kallevigs trelasteksport i gradvis nedgang etter 1830. Dette stemmer også med størrelsen på uttakene av trelast.(tabell **4.1.2**) Den samme utviklingen hadde flåten, som vi skal se i neste avsnitt. Denne negative utviklingen kan ha sin årsak i flere forhold. Det er imidlertid vanskelig å vurdere dette før vi også har sett hvordan skipsfarten utviklet seg.

## Skipsfarten

Trelasthandelen og skipsfarten var på flere måter to sider av samme sak for disse handelshusene. Det kan være vanskelig for oss å skille de to aktivitetene fra hverandre. Verdien av trelasteksporten er det mest hensiktsmessig å regne til trelasthandelen, mens det for skipsfarten var det fraktene som utgjorde inntektene.

---

<sup>171</sup> Sett inn fra et annet sted

<sup>172</sup> Det blir hevdet at Frankrike fungerte som et reservemarked for trelasten i disse årene – i påvente av at det engelske markedet skulle bedre seg. F.Sejersted 2002, s s.130.

<sup>173</sup> Dette tilbakeslaget skyldtes bestemmelsen om å gjennomføre paripolitikken i forhold til sølvverdi i 1822. Den umiddelbare følgen var at pengeverdien sank med 47 % og kursen ble satt til 175 i forhold til pari. Også før dette skjedde hadde den en kort stund vært helt oppe i 190. Det ble allikevel snart merkbart at det gikk den rette veien. I 1824 beveget kursen seg fra 150 til 135. I 1827 kom den ned i 125. F.Hodne/O.Grytten 2000, s 45/46.

<sup>174</sup> Denne kursendringen mot pari var riktignok avbrutt av små tilbakeslag underveis.

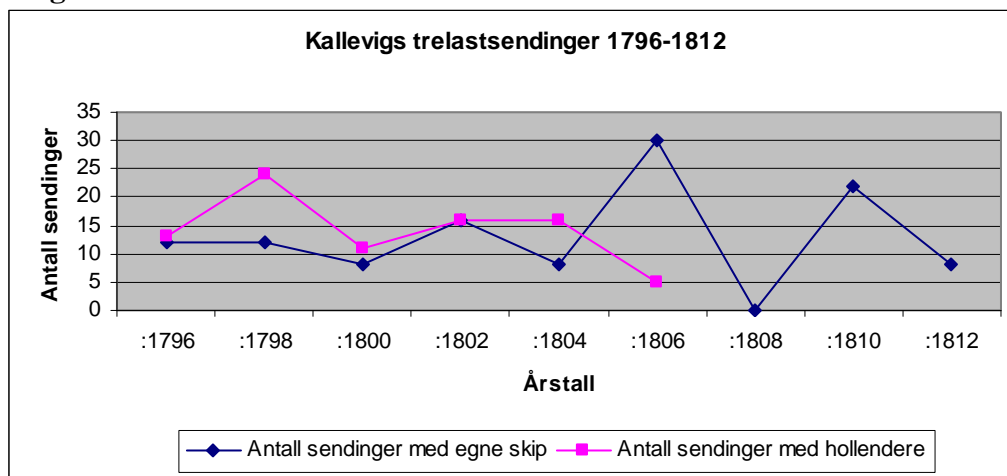
<sup>175</sup> Priksmpler.....

<sup>176</sup> Fra 1834 viser tollbøkene ikke lenger verdien av lasten, men bare antall sendinger. Dette antallet er imidlertid klart avtagende i forhold til antallet for tidligere år.

Kallevig hadde en stor flåte i 1814, slik han hadde hatt i årene før. I disse årene hadde han en mye større flåte enn brødrene Dedekam. Han fraktet trelast så fort forholdene var gunstige. Periodene da aktiviteten var lav var sammenfallende med blokade og kaperfart. Kallevig kan også ha drevet noe fraktfart i Middelhavet som kan ha vært inntektsgivende. Med en så stor flåte er det ikke usannsynlig at noen av skipperne tok noen ekstra frakter mellom ulike havner når de først var der nede. Dette er det imidlertid vanskelig å vite noe sikkert om. De hadde ofte importvarer med hjem fra av turene. Dette var mest til eget bruk, men det kunne også være på oppdrag fra andre kjøpmenn.<sup>177</sup> Noe ble også solgt videre. Salt var en særlig viktig handelsvare, som det var mulig å gjøre fortjeneste på.<sup>178</sup> I hvilken grad dette kan ha gitt noen stabile inntekter blir vanskelig å beregne. Det var først og fremst trelasteksporten som gav sikre og gode frakter i denne tiden.

Kallevigs eksport av trelast til de forskjellige mottakerland er i tabell 4.1.8. angitt for hvert annet år i perioden 1796-1812. Tabell viser først og fremst verdien av eksporten, men også hvor mange ladninger han sendte og hvor mange skip han hadde. (tabell 4.1.9) For å vite omtrentlig hvor mye han kan ha tjent på fraktene, må vi se på antall ladninger og prisnivået for fraktene:

**Figur 4.1.4.**



Figuren er basert på tabell 4.1.8, dvs tollbøker for utg.toll Generaltollkam RA for annet hvert år i perioden 1796-1812

I annet hvert år i perioden 1796-1812 eksporterte han hele 116 ladninger til europeiske havner og Vestindia. 86 av disse ladningene fraktet han med egne skip<sup>179</sup> Antall sendinger var størst i

<sup>177</sup> Av tollbøkene kan en se at kjøpmennene ofte importerte store kvanta med varer som de så fordelte til andre kjøpmenn ved hjemkomsten til Arendal. Dette kunne være salt, korn, smør, vin, brennevin og andre varer.

<sup>178</sup> Både Herlofson og Dedekam kjøpte flere ganger opp store partier med salt, som de fraktet hjem og solgte videre. De kjøpte også saltpartier av andre kjøpmenn som kom hjem med store ladninger.

<sup>179</sup> Skipets og skipperens navn og hjemsted blir oppgitt i tollbøkene.

de årene fraktprisen var høyest. En beretning kan være illustrerende for prisnivået både for frakter og tonnasje:

Da kaperfarten ble forbudt, og lisensfarten tok til mellom 1809-1811, var Morten Kallevig tidlig ute. Det var viktig å utnytte mulighetene og komme i gang igjen med utskipninger av trelast så fort som mulig.<sup>180</sup> Da det ble mulig å frakte på England igjen ved hjelp av lisenser, økte både frakt- og tonnasjeprisene dramatisk. Denne prisstigningen skyldtes ikke bare trelastbehovet, men var først og fremst en følge av at det var få skip å oppdrive, og fordi det hastet med å komme i gang. Kallevig klarte å selge noen av skipene sine mens prisene var på topp. Ved salg av to skip (ett i 1809, og ett i 1810) fikk han 18.840 riksdaler i *netto* fortjeneste. Det ene skipet hadde han kjøpt året før for 38 % av den summen han fikk da han solgte det igjen. Fremdeles hadde han 5 skip som deltok i lisensfarten. Overskuddet fra Kallevigs frakter i disse årene kunne variere fra 230 pund for en frakt – til 2.065 pund for to frakter.<sup>181</sup> Dette gjaldt som sagt bare fraktene - som agentene vanligvis betalte. Salget av trelasten kom i tillegg. Trelastprisene var gode til å begynne med, selv om de ikke hadde samme eventyrlige oppgang som tonnasjen og fraktene. Senere i denne korte perioden frem til 1811/12 kunne overskuddet bli spist opp av de mange utgiftene og av de praktiske problemene som ofte oppsto i forbindelse med å skaffe seg lisenser.<sup>182</sup> Det var også i disse årene at den engelske trelasttollen begynte å stige. Dette viser at Kallevig utnyttet de mulighetene han hadde fullt ut. Han hadde allerede kapital nok til å kunne delta, han var tydeligvis ikke redd for å ta sjanser og han var heldig med mye av det han foretok seg.<sup>183</sup> Vi kan derfor si at han må ha tjent store summer i denne tiden, både på trelasteksport, frakter og salg av skip. Selv om han nødvendigvis må ha brukt betydelige deler av inntektene sine på å bygge det imponerende paleet sitt, er det stor sannsynlighet for at Elisabeth Kallevig har rett i at Kallevig har hatt oppspart kapital å tære på da krisen satte inn.

### **Skipsfarten i årene etter 1814**

I 1814 var Morten Kallevig eier, eller deleier i 18 ½ skip. Slik utviklet flåten hans seg i årene etterpå:

---

<sup>180</sup> F.Scheel 1935, s 91/92.

<sup>181</sup> F.Scheel 1935, s 92.

<sup>182</sup> F.Scheel 1935, s 92/93.

<sup>183</sup> Han får imidlertid ikke bare udelt positiv omtale. Ved en anledning blir han kalt en klok og slu kjøpmann - som hadde svindlet svigerfaren sin, og som ved driftighet, klokskap og lykke hadde skaffet seg en meget stor formue. C.Schwach 1848/1992 s 188 ( Det er for øvrig ikke bare Kallevig som får unngjelde i Schwachs karakteristikk)



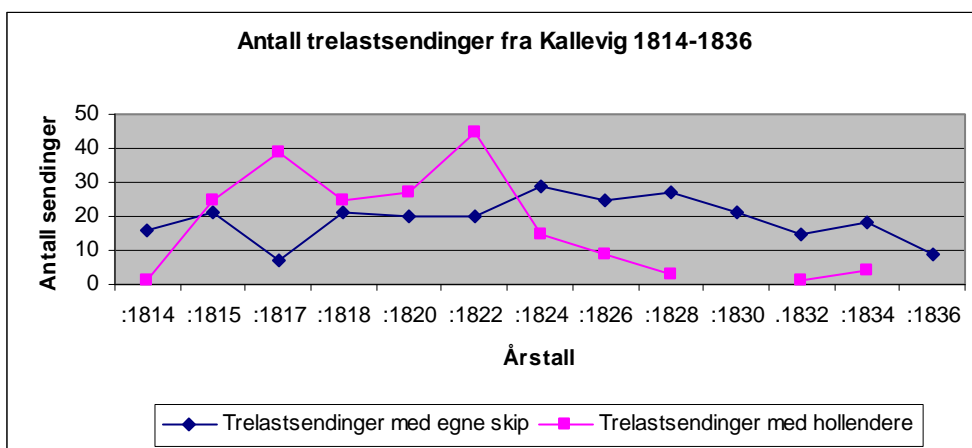
**Tabell 4.1.3 Kallevigs flåte i årene 1814-1837**

	Utgangspunkt	Ulike tap	Opplagt	Kjøpt
1414	18 1/2	2 solgt, 1 tatt av fienden	3	
1815	16 1/2	½ solgt, 1 forlist, 1 opphugget	3	
1816	11	1 opphugget		
1817	12			
1818	9		1	
1819	10	1 solgt, 1 forlist,	1	
1820	8			
1821	12	1 solgt, 1 forlist		
1822	10			
1823	9			1
1824	8			
1825-30	7			
1830-37	6			

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av oversikten over hjemmehørende skip i tollbøkene for inng toll for Arendal toll distr. Revisjonsdepart. tollbøker 1814-1837 RA

Kallevig startet med en anselig flåte etter 1814. Det ville vært en god start hvis utviklingen hadde gått i en annen retning enn den gjorde. Men utviklingen gikk mot krise, store deler av landets flåte ble liggende i opplag, en del ble snart hugget opp og mange måtte selge unna skipene sine til en lav pris. Som vi ser, mistet Kallevig i denne perioden tre skip ved forlis, ett ble tatt av fienden, to ble opphugget og to og et halvt ble solgt. Opplysningene i tollbøkene angir dessverre ikke alltid årsakene til alle skipstapene. Kallevig må ha mistet flere enn dem som blir oppgitt, og han må også ha kjøpt noen flere nye skip underveis, både i 1818 og 1820. Vi skal se litt på hvordan han klarte å tilpasse seg de nye markedsforholdene for eksport og avsetning av trelast etter 1814:

**Figur 4.1.5**



Figurene 4.2 og 4.3 er basert på tabellene 4.1.8 og 4.1.10

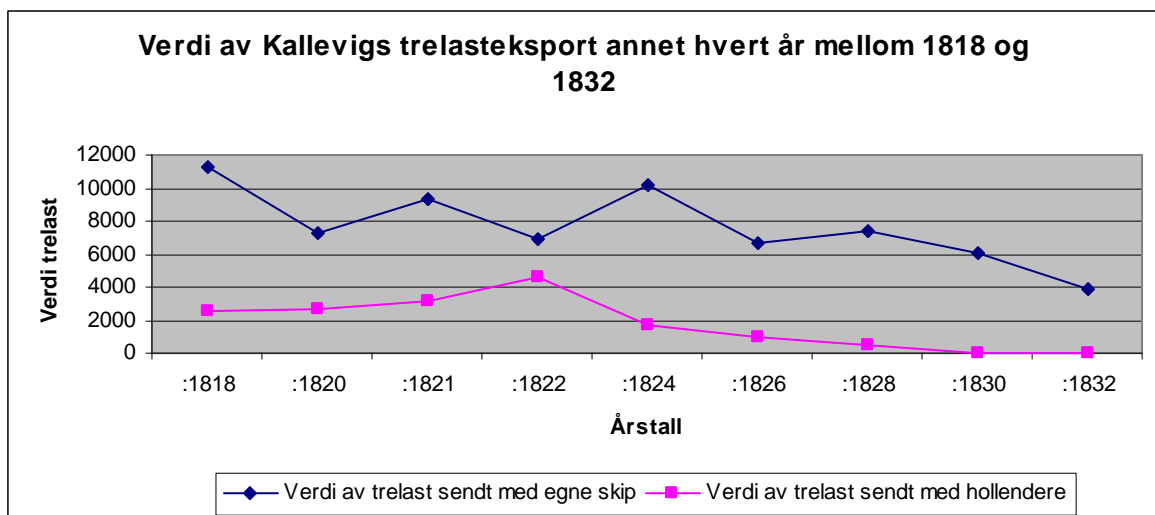
Verdien av Trelasteksporten i 1817 er i figur 4.3 oppgitt i riksbankdaler. Dette er verdien av riksbankdaler for første halvdel av regnet verdi av spesidaler fra andre halvdel av 1817. (verdiene rbd og sp var ca 10:1) Se for øvrig tabell 3.4 s...

For å kunne sammenligne med tallene fra 1818, som jo er oppgitt i spesidaler, kan vi grovt regnet si at de omregnede summene for 1817 beløp seg til 3.000 sp for eksporten med egne skip, og 4.000 for eksporten med hollenderne. På grunn av den ustabile valutaen i disse årene blir dette uansett svært usikre holdepunkter.

Selv om økningen i verdien av Kallevigs trelasteksport mellom 1814 og 1817 ser ut til å samsvare ganske bra med antall utskipninger, må vi, som tidligere nevnt, samtidig huske på at det var store endringer i kursen på valutaen dette året.

I 1817 gikk antall sendinger med egne skip tydelig ned. Samtidig steg verdien av lasten. Dette skyldes nok først og fremst valutaendringene. Det er lite trolig at størrelsen på ladningene hadde endret seg i vesentlig grad. Verdien av lasten korresponderer noe mer med antall sendinger i årene fra 1820-1824, men fremdeles var den svært høy. Fra 1826-1832 sank imidlertid verdien på lasten i forhold til antall sendinger sammenlignet med årene 1820-1824. Dette har trolig sammenheng med at den norske valutaen etter hvert var begynt å stabilisere seg. Mellom 1822 og 1824 var valutakursen, som tidligere nevnt, svært ustabil. Etter 1824 var utviklingen roligere, og den deflatoriske utviklingen mot pari fortsatte frem mot 1842.<sup>184</sup>

**Figur 4.1.6**



Figuren 4.5 er basert på tabell 4.1.10

I 1814 sendte Kallevig 5 store laster til England, 3 til kanaløyene og hele 8 laster til Irland. ( tabell 4.1.10) Det var flere som gjorde som ham. De visste trolig enda ikke hvor vanskelig det var blitt å få avsatt trelasten i England.<sup>185</sup> Dessuten var det flere som hadde store trelastlagre etter stillstanden i de to siste årene før freden. Kallevigs laster var sannsynligvis i samme størrelsesorden som de han hadde sendt i de gode årene.

Den høye engelske importtollen på norsk trelast var imidlertid kommet for å bli, så utskiperne var tvunget til å endre strategi. Allerede i 1815 gikk verdien av Kallevigs laster til England ned til nesten det halve. Han valgte andre mottakerland, og ikke minst et utstrakt salg av

<sup>184</sup> F.Hodne/O.Grytten 2000, s 46.

<sup>185</sup> F.Scheel, 1935, s 104/105.

trelast direkte til hollandske skippere som kom opp til sørlandskysten. I 1817 økte salget til hollenderne ytterligere samtidig som sendingene til England og Irland gikk markert ned. Til kanaløyene sendte han ikke noe mer før i 1821. I 1820 begynte han å sende til Frankrike, men også til England. Det var gode priser i England rundt 1822-1825 på grunn av den midlertidige boomen i forbindelse med investeringer i Sør-Amerika.<sup>186</sup> Det ser ut til at han til en viss grad klarte å utnytte den begrensede konjunkturoppgangen. Oppgangen i England var over allerede i 1826, og mellom 1828 og 1834 sendte ikke Kallevig noe til England. Fra 1820 begynte han også å sende til Frankrike og dette ble snart hovedmarkedet hans, godt fulgt av Kanaløyene fra 1821. Etter hvert begynte han også å frakte til Holland med egne skip.

Han skiftet altså marked etter forholdene. Han sendte store mengder trelast med hollandske skip frem til 1823. Hollenderne som kom opp hit med mindre fartøyer representerte en velkommen avsetningskanal da problemene både med den engelske importtollen og den norske eksporttollen på trelast tynget mest.

Kallevig opplevde det samme som de fleste i hans bransje. Bortsett fra boomen mellom 1822 og 1825, gav det engelske markedet nesten ingen fortjeneste på grunn av den høye tollen og de lave prisene. Selv om det franske markedet begynte å åpne seg, tok det tid å innarbeide forbindelser med oppkjøpere. Dessuten var prisene svært lave i starten. Det var også nødvendig med erfaring for å kunne håndtere de omstendelige forholdene og det fordyrende regelverket i franske havner.<sup>187</sup> Holland og Kanaløyene ser heller ikke ut til å ha vært de helt store avtakerne, og prisene der var heller ikke de beste. Kallevig klarte seg likevel godt fra 1814-1830 fordi han, som Elisabeth Kallevig antyder, hadde kapital å tære på fra de gode årene før. Det var imidlertid også svært viktig at han hadde store mengder trelast å sende. Overskuddet av tonnasje i de første årene etter 1814 var trolig heller en ulempe. Skipene var ikke lett omsettelige – det måtte i så tilfelle vært til opphugging. Han kompenserte trolig dårlig fortjeneste med å øke kvantiteten av trelast. God tilgang på trelast gjorde det dessuten mulig å sende store antall ladninger med de hollandske skipene. Dette salget var utvilsomt et kjærkomment tilskudd. Ellers var Kallevig svært heldig fordi han ikke hadde gjeld. På tross av at kostnadene til paleet hans må ha vært store, har han tydeligvis greid å finansiere det selv.<sup>188</sup>

---

<sup>186</sup> Se ref. 172, om investeringseventyret i Sør-amerika

<sup>187</sup> E.Kallevig 1939, s 26/27.

<sup>188</sup> Pantereg. 4 og 5, Arendal byfogd 1790-1840 SAK. I panteregistrene for den aktuelle perioden kommer det ikke frem noe som skulle tyde på gjeld, bortsett fra en anledning i 1794. Kallevig lånte da 900 riksdaler fra arven til de foreldreløse barna til Jean Borelley, som han var formynder for. (Panteobligasjon fra Morten Kallevig til Arendal overformynderi mellom 28.01.94 – 15.08.1794).Pantereg. nr.4, henv. 121.7 SAK.

Selv om Kallevig gjorde det svært bra sammenlignet med de fleste andre, kan vi allikevel se at firmaet hadde problemer underveis. På tross av bedret pengeverdi ble det en merkbar nedgang i den totale eksporten etter 1830.( figur 4.1.5 og 4.1.6) Både trelastuttakene og eksporten med hollandske skip avtok også etter 1823 ( tabell 4.1.2 og figur 4.1.5.) Nedgangen er særlig synlig når vi sammenlikner med Dedekams eksport ( figur..... Hva kunne dette skyldes?

Jeg skal prøve å vurdere Elisabeth Kallevigs påstand om at Kallevig var mer risikovillig enn Dedekam i det første 10-året etter 1815. Hun mener at dette førte til at han mistet flere skip, både ved forlis og ved at han måtte selge noen av dem. Det er riktig at han mistet noen skip, men det gjorde faktisk Dedekam også.<sup>189</sup> I følge tollbøkene mistet Kallevig tre skip ved forlis i denne perioden, ett ble tatt av fienden, to hugd opp og tre og et halvt ble solgt. Samtidig hadde han stadig ett skip i opplag. I samme periode mistet også Dedekam to skip ved forlis, to ble tatt av fienden og 2 ble solgt. Dedekam hadde dessuten mellom ett og tre skip i opplag i disse årene. Vi kan altså se at tapene, som kunne skyldes større risikovillighet, ser ut til å ha vært ganske jevnt fordelt. Kallevig solgte og hugget imidlertid opp noen flere skip enn Dedekam. Det er ikke så lett å vite hva grunnen kan ha vært til det. Opphuggingen kan selvfølgelig ha hatt sin årsak i skader etter risikable seilaser, men det kan også skyldes at han rett og slett ville kvitte seg med gamle eller morkne skip. Hvorfor han valgte å selge 1 ½ skip mer enn Dedekam er enda vanskeligere å svare på. Vi kan derfor ikke konkludere med at Elisabeth Kallevig har rett i sin påstand om at Kallevigs reduserte flåte hovedsakelig skyldtes større risikovillighet enn Dedekam.

Det som er klart iøynefallende er at Dedekamene var mye ivrigere enn Kallevig med å skaffe seg nye skip. På tross av tapene sine økte de faktisk flåten sin fra 13 skip i 1814 til 19 skip i 1823, mens Kallevig hadde en reduksjon fra 18 ½ - 9 skip i tilsvarende periode. Det ser altså ut til at Kallevig har hatt større vanskeligheter, (eller mindre beslutsomhet) enn Dedekamene med å erstatte sine tap. Hva kan så årsakene til dette være? Trolig skyldtes det en kombinasjon av flere forhold: Størrelsen både på eksportvolum, skipsfart og flåte var konjunkturavhengig. Samtidig var priser og tilgang på trelast svært viktige faktorer. Alle disse forholdene var gjensidig avhengig av hverandre. Som vi så i kapittelet om trelastfløtinga, er det mulig at flere år med dårlige avsetningsmuligheter og dårlig fortjeneste kan ha medført at også han var blitt mer sårbar i forhold til den lange omløpstida. Vi skal heller ikke glemme at han må ha brukt store summer på å bygge det imponerende paleet sitt, som stod ferdig i 1815. Selv om han hadde noen gjeld, må han likevel ha hatt store utgifter.

---

<sup>189</sup> Tollb. for innng.toll 1896-1814 -1836.R.A.

Tabellen over trelast-uttakene viser at Kallevig ikke lenger tok ut så store mengder tømmer etter 1823. Årsakene til dette er trolig sammensatte:

I de gode tidene før 1813 gav det engelske markedet Kallevig (og mange andre) en sikker avsetning av all den trelasten han kunne skaffe. Eksporten fungerte nesten som linjefart og gav en stabil tilgang på kapital. Kallevig fikk trolig også en anelig kreditt hos agenten sin hvis det var nødvendig.<sup>190</sup> God kapitaltilgang var en forutsetning for å kunne sikre et kontinuerlig og stort uttak av trelast fra Arendalsvassdraget i konkurranse med Dedekam. Den usikre avsetningen og dårlige fortjenesten på trelast i årene etterpå forårsaket antakelig merkbart lavere inntekter. Kallevig hadde jo heller ikke samme fordeler som Dedekam, og ble derfor sårbar når inntektene begynte å avta. I lys av dette er det også lett å forstå at han var skarp mot Dedekam i forbindelse med problemene han hadde hatt med å få trelasten ut av bommene. Schwachs beretninger om rivaliseringen og uvennskapet mellom ham og Dedekamene i forbindelse med fordelingen av havaristene bidrar til å bekrefte at dette må ha vært en vanskelig periode for Kallevig.<sup>191</sup> Kallevigs flåte var blitt redusert, både ved forlis, opphugging og salg. Med mindre kapital var det kanskje vanskelig å erstatte de tapte skipene. Samtidig ble det vanskeligere å skaffe trelast til en pris som gav noen særlig fortjeneste. Det var en sammenheng mellom nedgangen i trelasthandelen og utskipningen til Kallevig. Det ser ut til at han var kommet inn i en nedadgående trend, som det var vanskelig å komme ut av før konjunktorene ble bedre. Ved siden av disse faktorene må vi også ta et mulig arveoppgjør i 1827 med i betraktning.

På tross av nedgangen er det et viktig poeng at Kallevig klarte seg svært bra i forhold til mange av sine samtidige. Det er i første rekke når vi sammenligner med Dedekam at Kallevig kommer dårligere ut.

## **Havarikommisjon og kranleie**

Både Kallevig og Dedekam drev havarikommisjon allerede i 1807.<sup>192</sup>

Havarikommisjon var en viktig næring i sørlandsbyene gjennom hele 1800-tallet. Den sies å ha vært redningen for både Kristiansand og Mandal under krisen etter 1814.<sup>193</sup> Denne aktiviteten var til tider ganske stort på grunn av den livlige skipstrafikken fra nordvest- og vest-Europa til Sverige og Østersjølandene. Rutene gikk over Skagerak og langs

---

<sup>190</sup> A.Polak, 1968, s 38/39 Det kunne også være risikabelt å ha for mye utestående hos de engelske agentene. Det viste seg å være skjebnesvangert for flere av handelshusene på østlandet da krisen satte inn.

<sup>191</sup> Trelasthandlernes fløtningsprotokoll.s 151.A-AA. og C.Schwach 1848,1992, s 188.

<sup>192</sup> R.Tank 1923, Tank presenterer Christen Prams opptegnelser s 359-362.

<sup>193</sup> F. Scheel i Dnsh , 1935 s 131/132.

Sørlandskysten. Havarier og sjøskader var ganske hyppige i dette området og skyldtes i stor grad de harde værforholdene.<sup>194</sup> Selv om havarikommisjon var en utbredt næring, er det vanskelig å finne noen eksakte lover som regulerte denne virksomheten før 1860. Først da fikk vi en ny sjøfartslov som blant annet hadde som mål å fastsette retningslinjer for havarikommisjon.<sup>195</sup>

For å drive havarikommisjon trengte man stor grad av kompetanse og rede kapital. Det kunne også være en fordel å være konsul/viseskonsul. Konsuler var nemlig ofte engasjert i besiktigelse av havarister eller andre ulykker/tvister, og fikk dermed lett tilgang til aktuelle kunder. De var dessuten pliktig til å yte nødvendig hjelp til gjester fra de land de var konsuler for. Kallevig var, som nevnt, både fransk og hanseatisk viseskonsul og brødrene Dedekam nordamerikansk og hollandsk. Havarikommisjonærene var hovedansvarlige for å hjelpe en havarist med å skaffe til veie hjelp og å organisere alle praktiske og økonomiske forhold i forbindelse med et havari eller sjøskade. På den måten måtte altså kommisjonæren ta ansvar for de økonomiske utleggene helt frem til sluttregningen ble presentert for rederen.

Det var ikke formelt påkrevd, men det var en absolutt fordel å eie kran og verft. Skaden på skipet og/eller lasten kunne selvfølgelig variere for hver enkelt havarist, men normalt ville den praktiske hjelpen innbefatte flere av disse punktene:

Berging av mannskap, skip og last. Eventuell heving, sleping av skip/vrak. Eventuell auksjonering av skipet/vraket/lasten. Hjelp til å skaffe los, slepefartøy etc.

Reparasjon av skip på egnet verft med kran. Dette innbefattet kranleie, kjølhaling reparasjonsarbeid, rigging, samt å skaffe til veie diverse materialer som treverk, nagler, tjære, bek osv. Dessuten krevde det ofte arbeid av smed, seilmaker, repslager osv..

Så kom lossing, lasting, og eventuell oppbevaring eller auksjonering av last. Slike auksjoner gav også en god inntekt til byfogden.<sup>196</sup>

Videre fulgte innkvartering og underhold (eventuelt pleie) av offiserer og mannskap.

Økonomisk bistand i form av bodmerilån var ikke uvanlig hvis havaristen ikke var i stand til å betale ved oppgjøret. Bodmerilån var ansett å utgjøre større risiko for lånegiver enn normale lån og hadde derfor en ganske høy rente – opptil 12 %.<sup>197</sup>

Havarikommisjonæren pliktet dessuten å presentere en oversiktlig *generalregning* med hoved- og diverse underregnskap, samt bilag fra alle impliserte bidragsytere. Denne skulle

---

<sup>194</sup> B.E.Johnsen 1989, s 12-14.

<sup>195</sup> B.E.Johnsen 1989, s 18-19.

<sup>196</sup> N.Schwach, 1848/1992, s 188.

<sup>197</sup> B.E.Johnsen 1989, s 31-33.

godkjennes av en offentlig godkjent *dispachør*, og presenteres for rederen og eventuelt forsikringsselskap.<sup>198</sup>

Kommisjonæren kunne normalt beregne seg 6 % provisjon av generalregningens sluttbeløp. I tillegg kom selvfølgelig godtgjørelse for det praktiske arbeidet han selv bidro med under selve reparasjonen. Dette var normalt knyttet til verftsarbeid, kranleie og leie av lagerplass.

I litteraturen får vi gjennomgående et inntrykk av at havarikommisjonærene drev helt på kanten av det lovlige. Welhavens bemerkning om at havarikommisjonærene i Kristiansand *nærer seg christelig av vrag* antyder både religiøs dobbeltmoral og generelt tvilsom etisk praksis.<sup>199</sup> Arendals kjøpmenn og visekonsuler ble i egenskap av havarikommisjonærer omtalt på lite flatterende vis. Det blir sagt at selv om virksomhetene juridisk strengt tatt holdt mål, var kostnadene for de aktuelle rederne og assurandørene *lovlig drøye*.<sup>200</sup>

Det fortelles at da det danske konsulatvesen ble opprettet i Norge i 1820 skulle generalkonsulen oppnevne visekonsuler i kystbyene. Han var innforstått at han ikke måtte henvende seg til de største handelshusene som allerede drev med den slags aktiviteter, fordi *de(embetene) da ville falde i de uriktige folks hænder*.<sup>201</sup>

Det var særlig ved å innynde seg hos kapteinene at kommisjonærene oppnådde muligheten til å bedra rederne og assurandørene *på allehaande manerer*:

I Arendal gaae de underligste ting av denne sort i svang,  
hvor mang en riig ladning er bleven reduceret til intet og  
vedkommende endnu har måttet lagt penge til.<sup>202</sup>

Nicolai Schwach, som kjente både Kallevig og Dedekam, kan fortelle at de på tross av mistenkelige høye inntekter allikevel holdt seg innenfor lovens grenser. Han illustrerer dette ved å fortelle om en anledning der han gav Kallevig juridisk assistanse. Kallevig hadde blitt beskyldt for å være en kjeltring av en prøyssisk skipper. Skipperen hevdet at han hadde blitt tilbudt en avtale om å svindle rederen i forbindelse med et havari, men at han hadde avslått. Han hadde i den sammenheng hengt ut Kallevig i en skriftlig publikasjon som hadde blitt spredd i rederkretser i flere land. Schwach hadde gått saken etter i sømmene og funnet bevis for at Kallevig ikke var skyldig og hadde i tillegg fått en rettslig kjennelse for dette. Han

---

<sup>198</sup> Dispachør – var offentlig utdannet og ansatt til å oppklare årsakene til havari/sjøskade og påse at opprøret gikk riktig for seg i forhold til forsikring og erstatning. Det legges særlig vekt på troverdighet. Salomonsens konvers.leksikon 1915.

<sup>199</sup> Kjell Rosenberg 1983 s 77 og videre.

<sup>200</sup> F.Scheel 1923, s 409.

<sup>201</sup> F.Scheel 1923, s 409/410.

<sup>202</sup> F.Scheel 1923, s 409/410.

hadde også tilbudt seg å ta saken opp i Tyskland for å konfrontere den prøyssiske skipperen, men Kallevig mente at dette ikke var nødvendig.<sup>203</sup>

Nå er det ikke denne oppgavens mål å undersøke hvorvidt de drev på lovlig vis eller ikke. Det er likevel viktig å vise at de sannsynligvis tok seg godt betalt og at det derfor var en svært lukrativ forretning - noe de nevnte forfattere og historikere alle er enige om. Et annet viktig poeng, som Schwach påpeker, er at det var en virksomhet som krevde stor kapitalinnsats, rommelig lagerplass, tilgang til velutstyrte verft, dyktige arbeidsfolk og ikke minst kompetanse til å administrere hele regnskapet og fordelingen av arbeidsoppgaver, og alt som det innebar.

Vi vet at både Dedekam og Kallevig var havarikommisjonærer i 1807.<sup>204</sup>

I notarialforretningene, som hørte under Arendal byfogds embete, finnes det en mengde *sjøprotester* og en del *generalregninger*. En sjøprotest er en redegjørelse fra skipperen som har kommet ut for forlis eller annen sjøskade. Når et slikt uhell skjedde måtte de umiddelbart avgis sjøprotest, som var et utkast til selve sjøforklaringen.<sup>205</sup> En sjøprotest fremtrer som en forholdsvis kort, men nøyaktig skriftlig beretning om hele reisens forløp og hvordan skaden oppsto. Den ble avgitt til byfogden, eller *notarius publicus*, som sammen med *dispachøren* sørget for å bistå til en besiktigelse og taksering av skaden på skipet. Navnet på den kommisjonæren havaristen hadde valgt ble som oftest oppgitt i selve sjøprotestene. Sjøprotestene sier imidlertid ikke noe om skadens omfang eller kostnader.<sup>206</sup>

Generalregningene derimot - viser, som nevnt ovenfor, hele sluttbeløpet – slik at det er mulig å se hvor stor provisjon kommisjonæren har tjent.

Den første sjøprotesten som er å finne i notarialforretningene for denne perioden er fra 1802. Det er imidlertid ikke mulig å se at det blir oppgitt noen kommisjonær. I notarialforretningene for årene 1806-1814 finnes det nesten ingen sjøprotester, men derimot en mengde generalregninger. Disse gir gode vitnesbyrd om havaristene og hvem som var kommisjonærene deres.<sup>207</sup>

---

<sup>203</sup> Schwach, s 189-190.

<sup>204</sup> R.Tank, 1923, s 350-361 Christen Pram oppgav dette i sin indberetning til det kongelige general-, land-, økonomi-, og commersecollegium i 1807.

<sup>205</sup> L.Mykland 2005, s 375 og B.E.Johnsen 1984, s 22 og 24.

<sup>206</sup> Notarialforretningene, Arendal byfogdembete, SAK.

<sup>207</sup> Vi finner ellers en sjøprotest til. Den er fra 1814, og oppgir heller ingen kommisjonær.

Det finnes faktisk enda 4 generalregninger der det ikke er mulig å se hvem som er kommisjonær. Det ser nesten ut som om disse dokumentene er utarbeidet i samarbeid av de forskjellige kjøpmenn, håndverkere og arbeidsfolk som har bistått havaristen.



**Tabell 4.1.4 - Havarister fra årene 1806-1814 - fordelt mellom Kallevig og Dedekam**

Kommi- Sjonærer	Havarist	Nasjonalitet	Sum. generalregning	Kun sjøprotest
<b>K.1806</b>	Myrmiden	Tysk	9.759	
<b>D.1806</b>	Experiment	?	5.039	
<b>K. 1807</b>	Geronimo	Tysk	1.310	
<b>K.1807</b>	Heinrich	Tysk	12.918	
<b>D.1807</b>	De zwei Gebroeders	Hollandsk	5.395	
<b>D.1807</b>	Severine Maria	Norsk	4.549	
<b>K.1808</b>	Die Acht Gebroeders	Tysk	6.131	
<b>K.1809</b>	Frau Kjersline	Hollandsk	3.388	
<b>D.1809</b>	Regina	Christiania	749	
<b>D.1809</b>	Christina	Tysk	3.547	
<b>D.1810</b>	Margaretha	Drammen	?	<b>x</b>
<b>D.1810</b>	Prins Christian	Tysk	912	
<b>D.1812</b>	Freden	Arendal	1106	
<b>D.1814</b>	Die kleine Rudolf	Holland	463	

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av Notarialforretningene 1799-1814 SAK  
K.= Kallevig. D.= Dedekam Valutaen er riksdaler

I følge tabellen ser det ikke ut til at Kallevig hadde noen havarister mellom 1809 og 1814.<sup>208</sup> Det er imidlertid viktig å understreke at denne tabellen bare baserer seg på de opplysningene som er funnet i notarialforretningene, og det er vanskelig å si om disse er komplette. Derfor er det slett ikke usannsynlig at det kan ha vært flere havarister i disse årene. Denne usikkerheten gjør det vanskelig å beregne hvor stor rolle havarikommisjonen har spilt som inntektsgrunnlag i disse årene. Vi får nøye oss med å vite at de drev denne virksomheten fra 1806, og at vi tross alt kan se at disse summene vil være minimum av det de kan ha tjent.

En besiktelsesforretning i 1790, konkluderte med at Kallevigs anlegg var mer bekvemt til skipsreparasjoner og kjølhalingen enn de tre konkurrentene. Kallevigs anlegg var da helt nytt.<sup>209</sup> På tross av dette ser det ut til at Dedekam hadde nesten dobbelt så mange havarister som Kallevig.

I følge C. Schwach hadde Dedekam og Kallevig, etter store stridigheter, faktisk inngått en avtale om å fordele havaristene mellom seg. Dedekam skulle få to havarister for hver enkelt Kallevig fikk. Dessuten konkurrerte de om å få tak i de mest innbringende.<sup>210</sup> Etter tabell 4.1.4 å dømme kan jo dette se ut til å stemme.

<sup>208</sup> Ellers er det bare noen få havarister å finne fra 1814 og 1815. Selv om disse bilagene også er generalregninger, er det allikevel ikke mulig å se hvilke kommisjonærer som har utarbeidet dem.

<sup>209</sup> S.Bergh Smith 1927, s 69.

<sup>210</sup> N.C.Swach 1848/1992, s 188.

## Kallevigs havariforretning i årene etter 1814

I tiden etter 1814 er mulighetene bedre for å prøve å beregne et inntektsgrunnlag av Kallevigs havarikommisjon. (se tabell 4.1.6 og 4.1.7) Det vil riktignok kreves litt regnearbeid underveis: Kallevigs regnskapsbok fra 1823-1836 viser at de hadde 23 havarister i dette tidsrommet. I tillegg viser notarialforretningene at det finnes ytterligere 5 havarister som hadde Kallevig som kommisjonær i samme periode (1823-1836).<sup>211</sup> I årene før og etter finner vi i alt 11 havarister i notarialforretningene som også har oppgitt Kallevig som kommisjonær. Kallevig hadde altså 39 havarister i disse årene.

For hele perioden 1816-1842 finner vi et virkelig stort antall havarister i notarialforretningene – totalt 242. ( tabell 4.1.5) Av disse var det hele 167 som oppgav brødrene Dedekam som kommisjonær. Kallevig ble bare oppgitt i 20 avtilfellene, mens de resterende, som bare var sjøprotester, ikke tilkjennegav hvem de hadde valgt til kommisjonær. Ellers inneholdt sjøprotestene de fleste andre nødvendige formelle opplysninger - vedrørende skip, last, hjemsted, reder og skipper. Ved å sjekke skipsnavn og nasjonalitet på de sjøprotestene/havaristene som ikke hadde angitt noen kommisjonær - opp mot de havaristene som er oppgitt i Kallevigs egen regnskapsbok fra 1823-1836, finner vi, som sagt at 8 av de 11 uidentifiserte kommisjonærene i denne perioden er sammenfallende med havaristene i Kallevigs regnskapsbok.

**Tabell 4.1.5.**

Årstall	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822
Notar.forretn.	1				2		
Notar.forretn.		5?	4?	3?		2?	3?

Årstall	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836
Kallev.regns	3	1	2	1	1		6		2	2	1	3	1	
Notar.Forret						2?		1		1?			2	2

Årstall	1837	1838	1839	1840	1841	1842
Notar.forretn	2	1	2	1	1	2
Notar.forretn			4?	3?	5?	3?

Tabellene er utarbeidet på grunnlag av Regnskapsboken for havarikommisjon og kranleie 1823-1836 i Kallevigs forretningsarkiv. Pk. 165 ved A-AA og notarialforretninger ved Arendal byfogdembete 1814-1842 SAK

Tabellene viser **antall dokumenterte havarister** (med uthøvet skrift) og antall antatte havarister (markert med spørsmålsteget bak) hos Kallevig i årene 1814-1842. Det oppgis hvilke som er fra regnskapsboken og hvilke som er fra notarialforretningene.

Siden det er så stort sammenfall mellom de uidentifiserte kommisjonærene og Kallevigs havarister (i regnskapsboken) for perioden 1823-1836, er det stor grunn til å anta at flertallet

<sup>211</sup> For perioden 1823-1836 var det faktisk enda 3 havarister fra notarial.f.som oppgav Kallevig, men de var sammenfallende med regnskapsboken.

av de andre uidentifiserte også tilfalt Kallevig.<sup>212</sup> Det er liten sjanse for at havaristene kan ha brukt andre kommisjonærer. I følge litteraturen er det nemlig bare Kallevig og Dedekam som blir oppgitt å drive havarikommisjon i Arendal.<sup>213</sup>

Dette vil si at Kallevig kan ha vært kommisjonær for totalt 67 havarister fra 1816-1842.<sup>214</sup>

### Perioden 1823-1836

I følge regnskapsboka for havarikommisjon og kranleie var de 23 havaristenes nasjonalitet i perioden 1823-1836 følgende:

6 Norske – fra Bergen(2), Fredrikstad(2), Tønsberg og Holmestrand

4 Tyske – fra Tønningen, Staalsund, Schwommig..., og Kiel

5 Danske – fra København(2), Horsens, Randers og Aarhus

4 Svenske – fra Stockholm, Gøteborg, Ystad og Jernås

4 Hollandske – fra Pikela, Dordrecht, Emden og Nandaer

Notarialforretningene viser at fordelingen blant de øvrige 44 var slik:

9 hollandske, 5 norske, 6 tyske, 7 danske, 2 engelske, 1 svensk, 1 amerikanske, 1 polsk

1 latvisk, 2 fra Danzig og 9 som ikke oppgir hjemsted.

**Tabell 4.1.6. Generalregninger og annen kranleie ved Kallevigs verft i perioden 1823-1836.**

Årstall	Sum generalregning	Sum annet arbeid ved kranen	Antatt provisjon av generalregning
1823	3141 115	5384. 65	188. 45 .
1824	2731. 94	3028. 61	163 86
1825	4601. 9	3166. 108	276
1826	2458 116	4553. 36	147 48
1827	5114. 42	922. 61	306 84
1828	-	1922. 64	
1829	10549 24	1381. 30	632 94
1830	2252 78	4493 1	135 15
1831	3964. 6	3942. 87	237 84
1832	4749. 3	5130. 61	284 94
1833	2433. 15	6210. 42	145 98
1834	5786. 96	4784. 53	347 16
1835	6104 72	3248. 89	366 28
1836	375 25	4980. 65	22 6-

Tabellen er utarbeidet etter regnskapsboken for havariforretning og kranleie 1823-1836 i Kallevigs priv. forr.ark. Pk.165 ved AA-A, Arendal og notarialforr. ved Arendal byfogdk.1814-1842 SAK. Valutaen er spesidaler

Tabellen ovenfor viser tallene for alle bekreftede generalregninger i perioden 1823-1836.

Alle disse er havarister med Kallevig som bekreftet kommisjonær

<sup>212</sup> Bortsett fra en liten generalregning fra Peter Herlofson og en fra Ole P. Mørch i Kristiansand, var alle de andre generalregningene fra Dedekam og Kallevig.

<sup>213</sup> N.C..Schwach 1848/1992, s 188.

<sup>214</sup> 67 er differansen mellom de 75(242-167=75) mulige sjøprotestene/generalregningene fra notarialforretningen og de 8 sjøprotestene som var sammenfallende med regnskapsboken fra 1823-36.

**Tabell 4.1.7 Bekreftede havarister med generalregninger  
I perioden 1837-1842**

	Antall	Sum Gr.		Antatt provisjon
1837	2	4.108		
1838	1	1.507	-415*	
1839	2	5.756 52		
1840	1	4.781		
1841	1	1.010 11		
1842	2	6.068 78		

Tabellen er utarbeidet etter notarialforretninger ved Arendal Byfogdk. 1814-1842 SAK

\* Summen 415 referer til havaristens kornladning som ble solgt på auksjon og derfor ble trukket fra ved oppgjøret

Dette er de totale funnene av generalregninger i forretningsarkivet og notarialforretningene for denne perioden. De uidentifiserte sjøprotestene, som også ble funnet, kommer derfor i tillegg. Av sjøprotestene fremgår det, som sagt, dessverre ikke noe regnskap. De viser likevel antallet havarister som trolig tilfalt Kallevig. Ved å beregne et gjennomsnittelig inntektsgrunnlag for havaristene basert på de dataene vi har, blir den årlige omsetningen for perioden 1823-1836 i overkant av 4.000 sp. For perioden 1837-1842 var den i underkant av 4.000 sp. Tabell 4.1.6. viser at det bare var tre uidentifiserte havarister mellom 1823 og 1836. Derfor er tallene for denne perioden ikke så langt unna virkeligheten. I periodene før og etter var det derimot mange uidentifiserte havarister. Derfor er det liten hensikt i å prøve å beregne hvilke inntekter det kan ha utgjort i disse årene. Det eneste vi kan si med sikkerhet i forhold til de tallene vi har fra disse årene, er at de minst utgjør minimum av den omsetningen de kan ha hatt.

Som tidligere nevnt, var det vanlig at kommisjonærene beregnet seg 6 % provisjon av generalregningens sluttbeløp. I tillegg kom selvfølgelig fortjenesten av de fysiske arbeidsoppgavene de selv utførte. Dette var relatert til arbeidet på verftet og kрана, som kjølhaling, heising av skipet, støtte under reparasjonen, sjøsetting og sikkert også en del av selve reparasjonsarbeidet, samt kanskje godtgjørelse for mat og losji til skipper og mannskap. Tatt i betraktning av at disse tallene baserer seg på 37 generalregninger fra 1823-42,<sup>215</sup> og at de kanskje hadde ytterligere 30 havarister, er det tydelig at havaristene representerte en stor og jevn tilgang på arbeid. Dette må ha gitt en betydelig og stabil inntekt. De har også hatt en god omsetning av annet arbeid på kranen. Denne kombinasjonen av arbeidsoppgaver var antagelig med på å opprettholde en tilgjengelig stab av kvalifiserte arbeidsfolk og tilstrekkelig

<sup>215</sup> Av de 40 dokumenterte havaristene for hele perioden 1816-42 var 3 av dem sjøprotester uten generalregning. Dessuten er de 3 generalregningene mellom 1816 og 1823 heller ikke tatt med i utregningen fordi det i denne perioden også var så mange usikre.

teknisk utstyr. En annen fordel ved egen kran og verft var at de selv kunne sørge for mye av reparasjonene på sine egne skip.<sup>216</sup>

### **Fordelingen mellom kommisjonærene**

Så kan man lure på hvorfor Dedekam fikk så stor andel av havaristene. De fikk jo til og med litt større andel enn det Conrad Schwach kunne fortelle. Det virker unektelig ganske påfallende. Det er spesielt en detalj som går igjen i de fleste sjøprotestene som er litt underlig: Når havaristene etter mye strev hadde klart å manøvrere seg frem, og til slutt seilte inn til Arendal – oppga de fleste skipperne at de la direkte til ved pakkhusbrygga til Dedekam. Ordlyden er mer eller mindre lik i alle sjøprotestene som oppgir hvilken kommisjonær de har valgt. Det skriftlige dokumentet – selve sjøprotesten - er på tross av sine forskjellige skade- eller forlisberetninger – ganske standardisert. Selv om de fleste skipperne var utenlandske, ble dokumentet skrevet på norsk, og stort sett med samme håndskrift. Det er trolig skrevet av notarius publicus selv, (eller en sekretær) på grunnlag av skipperens forklaring. Denne fremgangsmåten var mest sannsynlig vanlig praksis de fleste steder. Når man ser hvordan Dedekam ble forfordelt hadde det vært interessant å vite hvordan og hvorfor det skjedde og om byfogden hadde noen rolle i denne fordelingen. Det kan selvfølgelig ha vært flere medvirkende forhold:

Dedekam var muligens best økonomisk stillet til bistå havaristen med de nødvendige midlertidige utlegg. De hadde kanskje også det best utstyrte verftet og den beste kapasiteten. Det var jo gått lang tid siden 1790, da Kallevig hadde fått en så positiv vurdering av sitt verft. En annen medvirkende faktor kunne også være at skipperne trolig hadde oppdaterte kunnskaper om, og håndbøker med nødvendige opplysninger om, hvor de skulle henvende seg i påkommende tilfeller. Hvis Dedekam allerede var den mest anerkjente, ble det sannsynligvis oftest henvist til dem. Det kan også være slik at fordelingen i realiteten var basert på en overenskomst mellom Dedekam og Kallevig, slik som Schwach forteller om. Det hadde i tilfelle vært interessant å vite hvordan de rent praktisk foretok fordelingen. Hvis Dedekam fikk en viss avtalt andel, kunne kanskje Kallevig ta resten hvis han ville? Det var kanskje slik det foregikk? Andelen 169 : 75 er ikke så langt unna Schwachs påstand om to:en

På tross av usikkerheten med de uidentifiserte sjøprotestene må vi kunne konkludere med at havarikommisjonen må ha vært en viktig inntektskilde for Kallevig. Selv om fordelingen

---

<sup>216</sup> For optimal utnyttelse av verftet ville det også vært en fordel om de kunne kombinert virksomheten med eventuell skipsbygging. Som tidligere nevnt var det imidlertid lite skipsbygging i Norge i denne perioden, og det er heller ikke noe som tyder på at de store verftene i Arendal hadde mer byggeaktivitet enn ellers i landet.

tydelig ser ut til å ha gått i Dedekams favør, var det rikelig tilgang på havarister. Det synes også ganske sannsynlig at Kallevig fikk bortimot en 1/3 av dem. Hvis vi tar utgangspunkt i at det fantes en slik fordeling, og gjør regning med at de gav en såpass stor omsetning som tallene viser, kan vi klart se at dette var viktig. Vi ser jo dessuten at den øvrige kranleien også viser en betydelig inntekt. Å avgjøre hvor viktig havarikommisjonen var i forhold til de andre aktivitetene for Kallevig, er ikke helt enkelt. Hvis vi tar i betraktning de vanskelige forholdene for trelasteksporten og skipsfarten var det imidlertid helt sikkert gunstig å ha flere alternative inntektskilder. Det var jo, som tidligere nevnt, havarikommisjonen som reddet flere av handelshusene i Kristiansand og Mandal. Når vi også tar de problematiske forholdene i trelasthandelen med i beregningen - som hele tiden krevde stor kapitalstyrke - var trolig inntektene fra havarikommisjonen til stor hjelp for Kallevig. Dette argumentet kan også styrkes av det faktum at det nettopp var Kallevig, som den eneste havarikommisjonæren ved siden av Dedekam, som klarte seg nest best i trelasthandelen.

## Oppsummering - Kallevig

Alt i alt klarte Kallevig & søn seg svært godt gjennom krisen i forhold til de fleste andre kjøpmenn i Arendal. Morten Kallevig ble også hele sitt voksne liv omtalt som en av de to største kjøpmennene i Arendal. Han arvet først og fremst store verdier etter sin far. Han var trolig litt av en gambler i de gode tidene før 1814, og lyktes med mange av investeringene sine. Det er ingen tvil om at han hadde svært godt utbytte av trelasteksport, frakter og skips-spekulasjoner i lisenstiden. Selv om vi ikke med sikkerhet vet at disse verdiene ble i firmaet, kan vi sannsynligvis gi Elisabeth Kallevig rett i at han *hadde oppspart kapital å tære på* etter 1814. Han hadde i hvert fall svært gode forutsetninger for å ha det. Både flåten og trelasteksporten hans overgikk alle de andre kjøpmennene i Arendal, bortsett fra Dedekams trelasteksport. I tillegg drev han havarikommisjon. Det er heller ikke noe som tyder på at han hadde noen gjeld. Vi kan derfor si at han – ved siden av Dedekam - skilte seg klart ut fra de andre kjøpmennene i Arendal i disse årene. Som de fleste andre ble også han sterkt berørt av krisen etter 1814. I de første vanskelige årene var allikevel han og Dedekam ganske aktive i trelasthandlerforeningen, i motsetning til konkurrentene. De to sto alene for 58 % av alle trelastuttakene i 1814, og 67 % i 1815-20. Dedekam hadde riktignok litt større andel enn Kallevig. Kallevig tilpasset seg de endrede

forholdene for trelasteksporten og gikk etter hvert mer og mer over til det franske trelastmarkedet. Ved siden sendte han også en del til Holland og Kanaløyene.

Havarikommisjonen og kranleien ser ut til å ha vært en stabil inntektskilde. Hvor betydningsfull den var ikke helt enkelt å vurdere, men inntektene derfra har trolig vært et viktig bidrag til at han klarte å fortsette med trelasthandelen og skipsfarten. I hvert fall viser tallene fra 1823-36 at det var en lukrativ bransje. Flåten hans minket det meste av tiden, men det var først og fremst mellom 1814 og 1816 at reduksjonen var størst. Det kommer ikke frem noe sted i tollbøkene at han hadde flere tap enn Dedekam som følge av risikovillighet, men vi kan se at han ikke klarte å erstatte de tapene han hadde i samme grad som Dedekam. Vi kan imidlertid se en nedgang i trelasthandelen etter 1823, som jeg mener kan ha hatt betydning for firmaets stilling. Denne nedgangen skulle vedvare, bortsett fra i perioden 1828-1830, som markerte en kortvarig stigning. Jeg mener at det med stor sannsynlighet var de reduserte trelastuttakene som gav mindre eksportvolum av trelast og generelt dårligere fortjenestemuligheter. Dette forårsaket problemer for ham. Problemene førte igjen til at han ikke klarte å erstatte de skipene han mistet. Dessuten gav maktforholdene i trelasthandlerforeningen dårlige betingelser for å bedre konkurransevilkårene. Under de gjeldende forholdene var trelasthandelen i Arendalsvassdraget fremdeles en svært kapitalkrevende virksomhet og det var trolig hovedgrunnen til at Kallevig ikke klarte å holde posisjonen mot Dedekams økende monopolstilling.

På tross av vanskelige forhold klarte Morten Kallevig seg ganske godt fra 1814 helt til han døde i 1827 og sønnene overtok. Fra 1830 og utover ser vi at både flåten og trelasteksporten ble videre redusert. Hovedårsaken til dette var trolig fremdeles de samme. I disse årene kunne man egentlig forventet at Kallevig skulle hatt bedre resultater. På tross av at trelastprisene fortsatt var lave og usikre, var de allikevel blitt merkbart bedre. Avsetningen var blitt enklere og mulighetene for bedre fortjeneste var blitt større.

Konkurranseforholdene i trelasthandelen hadde derimot ikke endret seg, og Dedekams monopolstilling var like dominerende helt til 1841. ( figur 2.1)

Et mulig arveoppgjør kan selvfølgelig også ha spilt en rolle.<sup>217</sup> Det er jo dessuten mulig at sønnene Isaac og Emil ikke hadde samme forretningstalent som sin far. De var jo ganske unge da faren døde og hadde derfor begrenset erfaring.

---

<sup>217</sup> Som nevnt innledningsvis i dette kapittelet har det dessverre ikke vært mulig å finne noen opplysninger om arveoppgjøret etter Morten Kallevig. Det er imidlertid ikke usannsynlig at brødrene Emil og Isaac på et tidspunkt måtte betale ut en viss sum til sine 4 søsken.

Likevel kan vi si at Kallevig var et solid handelshus også i denne perioden etter at Morten døde. Dette blir særlig tydelig når vi siden skal sammenligne det med Herlofson.

Det er når vi sammenlikner med Dedekam at vi kan se Kallevigs utvikling i et annet lys. Mens Kallevigs trelasthandel, eksport og skipsfart gradvis minket i denne perioden, økte Dedekams aktiviteter og inntekter sterkt. Når det gjelder havarikommisjonen kan det se ut til at utviklingen var mer lik for begge – rent bortsett fra at Dedekam hadde dobbelt så mange havarister. Men også det forholdet ser ut til å ha vært stabilt. Forholdene mellom de tre handelshusene skal drøftes avslutningsvis.



## Kapittel 4.2

### Anders og Hans Dedekam

#### Brødrenes tidlige karriere

Anders og Hans Dedekam begynte som trelasthandlere i henholdsvis 1797 og 1799 og etablerte felles kjøpmannsforretning i 1803.<sup>218</sup> I de første årene drev de trelasthandel parallelt med både sin mor og bestemor.<sup>219</sup> Særlig bestemoren var fremdeles aktiv på møtene i trelasthandlerforeningen.

De begynte tidlig med eksport av trelast. Allerede i 1798 sendte de en last til Frankrike og 12 mindre laster med hollandske skippere. ( tabell 4.2.4) Ved siden av trelasthandel og skipsfart hadde de egen kran og verft, som de trolig overtok etter bestemoren.<sup>220</sup> Etter hvert ble forretningsvirksomheten stadig mer allsidig. De drev havarikommisjon, skipsbygging og hypotekforretning, og etter hvert en del oppkjøp av eiendom. Anders var dessuten nordamerikansk og hollandsk visekonsul, mens Hans var engelsk konsul.<sup>221</sup> Arven etter foreldrene ser ikke ut til å ha vært særlig stor.<sup>222</sup> Faren, Søren Andersen Dedekam (1745-1789) hadde riktignok en del verdier, men han hadde også en betydelig gjeld da han døde. Den eldste og den yngste av søstrene fikk utbetalt arven sin henholdsvis i 1795 og 1802.<sup>223</sup> Moren ble sittende i uskiftet bo til hun døde i 1826. Da hadde hun en formue på 12.000 spesidaler, og den bestod for det meste i eiendommer. Anders og Hans overtok noen av disse eiendommene. Anders kjøpte det store huset til bestemoren på Friholmen (m.nr.203a) i 1798. Brødrene hadde også et oppgjør av diverse mellomværende med moren i 1803, men dette inkluderte ikke farsarven.<sup>224</sup>

Vi skal nå se litt nærmere på de forskjellige virksomhetene deres og hvordan de utviklet seg.

---

<sup>218</sup> R.Tank 1923, s 338/339. *Tabell over Arendals trelastfløtning 1718-1819*. Her kan vi se at de begynte å ta ut tømmer fra vassdraget i 1797 og 1799. Om forretningen - F.Foss 1893/1998, s 133.

<sup>219</sup> Trelasth.forh.prot s 24. Anders Dedekam deltok på møte i foreningen allerede i 1792. Den gangen på vegne av sin mor Margrethe Dedekam.

<sup>220</sup> Bestemoren fornyet privilegiet for kranen før sin død (1799) F.Foss 1893/1998, s 130. I 1804 var det totalt 4 privilegerte kraner og kjøpingsverfter i Arendal. Disse ble eid av Herlofson, (i Kittelsbukt) Kallevig, (i Kallevigen) Larsen Brinch Tange (i Barbu) og familien Dedekam (i Kolbjørnsvik) S.Bergh Smith 1927, s 69 Det er mest sannsynlig at Anders og Hans arvet bestemorens kran. De kan også ha kjøpt Brinch Tanges i Barbu. E.Kallevig viser til at Dedekam hadde et verft i Tromøysund. E.Kallevig 1939, s 59

<sup>221</sup> N. C. Schwach 1848/1992, s 193.

<sup>222</sup> F. Foss 1893/1998, s 239.

<sup>223</sup> Disse gikk i realiteten til søstrenes ektemenn. Den første søsteren døde bare noen måneder etter at arven ble utbetalt, mens den andre ble forlatt av sin mann. Jeg har ikke klart å finne ut når den 3.søsteren og broren Peder fikk sin (Peder Dedekam 1774-1818 hadde for øvrig en formue på 33.654 sp da han døde. F.Foss 1893/1998, s 232.

<sup>224</sup> F. Foss, 1893/1998 s 133.

## Trelasthandel og eksport

Store deler av denne virksomheten deres er allerede blitt grundig gjennomgått i kapittel 2. Derfor skal vi bare slå fast de viktigste forholdene.

### Perioden frem til 1814

Anders startet å fløte i Arendalsvassdraget allerede 1797. Han tok ut 163 – 2 tylfter i 1797 og 176-11 i 1798. Deretter var alle uttak i fellesskap med broren Hans.

Tallene for perioden 1799-1813 er presentert sammen med Kallevigs uttak i Tabell 5.1 under for å kunne sammenligne. De ser slik ut:

**Tabell 4.2.1. Uttak av trelast 1799-1813**

	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806
D	98-1	170-4	258	880-10	1251-10	2316-6	1326-6	1753
K	1083-11	644-3	328-4	1286-2	1291-7	1782-4	780-11	1174-7

	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813
D	2555-8	2337-9	1329-10	853	1641-2	1056-3	375-9
K	1542-8	1375-4	1234-8	953-2	1742-2	936-9	494-2

Tabellen viser Dedekam og Kallevigs uttak av trelast fra Asdal bom i årene 1799-1813.<sup>225</sup>  
Tallene viser tylfter trelast, og er hentet fra R.Tank, 1923, tabell s 338/339

.I denne første perioden var uttakene deres var spesielt store (fra 1804-1812).

Ved siden av dette hadde de inntekter fra bommene og støtelønn fra de andre trelasthandlerne, samt at de slapp å betale disse utgiftene selv.

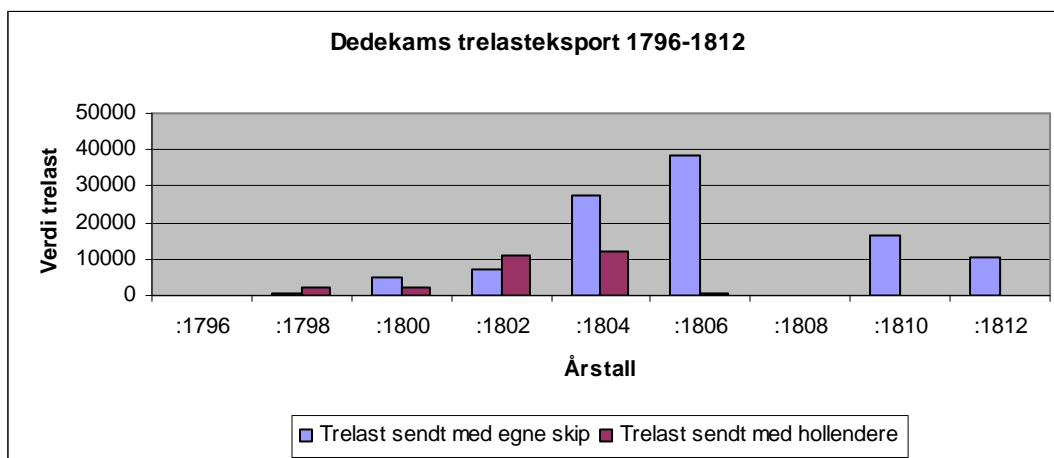
Den årlige inntekten fra støtelønningen var i 1794 beregnet til ca 1500- 2000 riksdaler årlig.<sup>226</sup>

Vi skal se hvordan tallene fra trelasthandelen forholdt seg til eksporten av trelast:

<sup>225</sup> Asdal bom var den siste bommen tømmeret måtte gjennom før det nådde kysten. Messel bom lå et lite stykke høyere opp i vassdraget. Se kart s. Uansett hvilke tverr- eller bi-elver tømmeret kom fra, måtte alle trelasthandlerne fløte tømmeret sitt gjennom disse bommene.

<sup>226</sup> G.Sætra 1980, s 28.

**Figur 4.2.1 Dedekams trelasteksport annet hvert år mellom 1798-1812**



Figuren er basert på tabell 4.2.4.( side 110) opptegetninger fra tollbøker utg.toll for annet hvert år i perioden 1796-1812.General tollkam.RA Valuta er riksdaler.

Den største delen av trelasten i 1798 ble solgt til hollandske skippere. I 1800 fraktet de en større andel selv, men fortsatte noe av salget til hollenderne. Både i 1802 og 1804 øket salget til hollenderne betraktelig, ved siden av at den egne frakten også hadde et betydelig oppsving. Årene 1804 og 1806 er spesielt iøynefallende. I 1804 sto de selv for mye av frakten, som hadde en trelastverdi av 26.300 riksdaler. I tillegg solgte de trelast til en verdi av 12.000 riksdaler til hollenderne. I 1806 eksporterte de trelast til en verdi av 38.880 riksdaler. En del av dette var frakt med egne skuter. Samtidig var salget til hollenderne gått ned til 600 riksdaler.

Vi kan altså se at Dedekams eksport i 1806 var over dobbelt så stor som Kallevigs, som eksporterte for 18.320 riksdaler. (Se tabell 4.1.8) Den manglende deltakelsen i 1808 skyldtes trolig kaperfarten.<sup>227</sup> I 1810 eksporterte de også store mengder, men i dette året lå de faktisk litt under Kallevig.(henholdsvis 16.300 rd og 19.440 rd)

Totalt sett eksporterte de trelast for 125.741 riksdaler i disse årene, og dette var som vi ser bare annet hvert år. Kallevig eksporterte for 70.167 riksdaler i tilsvarende år. (også det bare annet hvert år) De solgte forholdsvis mye til hollandske skippere de første årene, men etter hvert overtok de mye av frakten selv.

Dette viser tydelig at Dedekam i hele perioden til fulle utnyttet fordelene av å ha usedvanlig god og kontinuerlig tilgang på trelast. Etter hvert ser det også ut til at de klarte å opparbeide seg en flåte som gjorde det mulig for dem å ta det meste av frakten selv. Vi skal snart komme tilbake til flåten deres.

<sup>227</sup> Det var svært risikabelt å ferdes på sjøen i kaperperioden, hvis man da ikke drev kaperfart selv.

Eksporten gikk for det meste til England, Irland og Kanaløyene frem til 1810 og trelastprisene var svært gode. Mens prisene kunne variere fra 1-1 ½ pund for 100 bord til Cork før krigen, kunne de komme opp i 9-10 pund for samme last til London og 12 pund til øya Man i 1810<sup>228</sup> Ett eksempel fra 1809 viser at man kunne få betalt 1.383 pund for en last til Cork. For frakten av den omtalte lasten fikk rederen 3.200 pund.<sup>229</sup> For de 40 lastene Dedekam sendte til de Britiske øyer og Kanaløyene i 1806 fikk de betalt 38.280 riksdaler. Det ga en gjennomsnittspris på 957 riksdaler pr last. Brødrene Dedekam tjente svært godt på trelasteksporten sin i disse årene.

## Trelasthandel og eksport i tiden etter 1814

Vi skal igjen først se på uttakene av trelast fra Arendalsvassdraget. Slik så tallene ut isolert sett:

**Tabell 4.2.2**

**A.ogH.Dedekams uttak av tylfter trelast fra Asdal bom i perioden 1814-1842**

År:	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828
Tylfter	1853	1935	1651	2800	1863	2279	3334	4575	2926	2579	2343	2827	3529	2852	5770

1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842
3131	2471	2527	5492	5743	4537	3886	4550	5405	3017	4553	4837	6096	3707

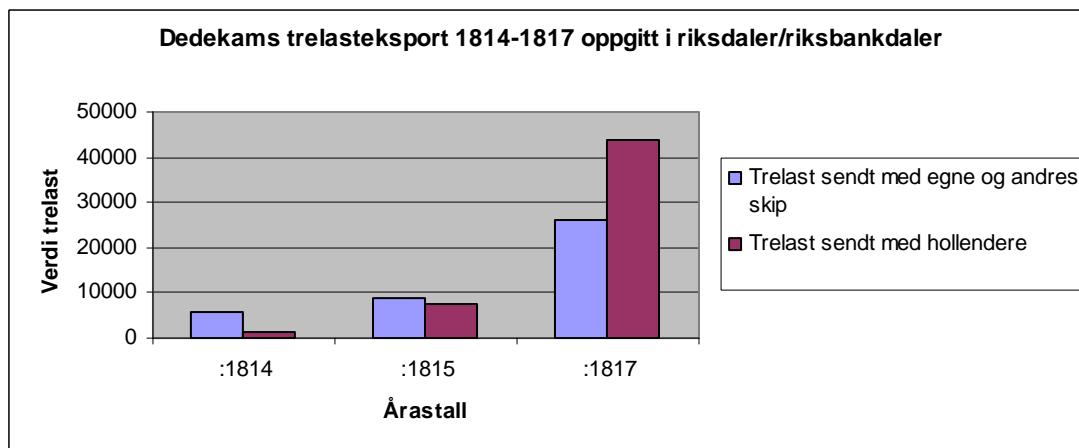
Tabellen er basert på regnskapene for uttak av trelast fra Asdal bom i perioden 1814-1842. Trelasth.forh.prot.A-AA

Tabellen viser at de tok ut stadig større mengder trelast fra Arendalsvassdraget. Særlig årene 1821 og 1828 skiller seg ut. Fra 1832 ser vi dessuten at størrelsen på uttakene holdt seg på et enda høyere nivå. Trelastuttakene forholdt seg slik til eksporten:

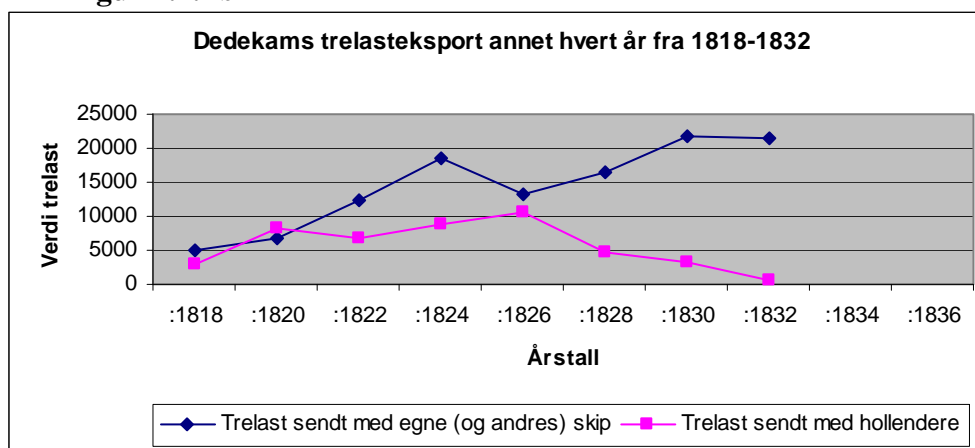
<sup>228</sup> J.Worm-Müller 1935, s 92/93.

<sup>229</sup> J.Worm-Müller 1935, s 93. Fra tabell i H.C Foss`samlinger 1000-1035, s 61, A-AA: Kursen på engelske pund lå i 1801 på 5-26 riksdaler, fra 1802-1806 på 5-52 riksdaler, fra 1807-1809 på 6-32 riksdaler. I 1810 steg kursen til 16 riksdaler.

**Figur 4.2.2 a**



**Figur 4.2.2 b**



Figurene er utarbeidet på grunnlag av tabell 4.2.5 a+b (side 110/111) Dvs.tollbøker for utg.toll 1814-1836 Revisjonsdep.RA. I figur a er verdiene oppgitt i riksdaler/ riksbankdaler. I tabell b er verdiene oppgitt i spesidaler. Verdien for 1817 i figur a representerer summen av første halvdel av 1817 som ble oppgitt i riksbankdaler addert med siste del, som ble oppgitt i spesidaler. Omregningen fra spesidaler til riksbankdaler er basert på verdiene 1:10 Omregnet til spesidaler blir verdiene for 1817 for egne skip og hollandske henholdsvis 2.600sp. og 4.400 rbd.

Den oppgitte verdien på eksporten var også økende allerede fra 1814. Akkurat som for tilsvarende tabell for Kallevig må vi her ta høyde for at den ustabile valutaen påvirket verdiene – særlig i 1817. Ellers ser vi at eksport og eksportverdien hadde en topp i 1824. Dette hadde bare til en viss grad sammenheng med den tidligere omtalte høykonjunktoren i England fra 1823-1825. Boomen hadde for øvrig også effekt på priser og

avsetningsmuligheter på Kanaløyene.<sup>230</sup> Selv om vi ser at Dedekam økte eksporten under boomen - særlig til Kanaløyene, var det allikevel eksporten til Frankrike som var størst i disse årene. Eksporten holdt seg for øvrig fortsatt høy etter 1824, bortsett fra en liten nedgang mellom 1826 og 1830.

Det direkte salget til hollenderne var betydelig og pågikk samtidig. Salget til hollenderne økte dessuten merkbart i 1825 og 1826, samtidig med at boomen i England avtok, for så å reduseres etter 1828. Ellers ser verdien av eksporten etter 1828 ut til å ha vært jevnt høy, særlig tatt i betraktning av at pengeverdien var på vei til å stabilisere seg på et stadig høyere nivå. Verdien på lasten er dessverre ikke oppgitt etter 1834, men antall utskipninger økte fra 45 i 1832 – til 59 i 1834. I 1836 var antallet 54. ( tabell 4.2.5.b) Dette stemmer også godt med tabellen over trelastuttakene.

Brødrene Dedekam stod for den største delen av trelastuttakene blant alle telasthandlerne i Arendals i de fleste årene frem til 1842.<sup>231</sup> Andelen deres økte underveis. Fra de begynte i 1797 og frem til 1802 var den ubetydelig. Fra 1802 - 1822 økte den fra ca 25,6 - 45,3 % av uttakene. Etter 1823 var det brødrene Dedekam som alene sto for 59 % av alle trelastuttak fra Arendalsdraget. De hadde samtidig en tilsvarende økning i eksporten av trelasten

Vi skal heller ikke glemme at Dedekam også hadde inntekter fra støtelønn og bommer etter 1814. Vi skal prøve å beregne hvor mye inntektene fra bommene kan ha utgjort:

**Tabell 4.2.3 - Anslag over inntekter fra Asdal og Messel bom i årene 1814-1842**

De andre trelasthandleres Gj.snittelige uttak pr.år	Sum inntekt fra Asdal og Messel bommer *	Årlig gj.sn.sum
3195,6 tylfter	12sk. Pr tylft	319,56 spd
Dedekams eget gj.snit Uttak pr år		
3552,1 tylfter	12sk.pr tylft	355,21 spd

Tabellen viser beregning av mulig inntjening fra Asdal og Messel bommer i årene 1814-1842

\*Ved uttak fra Messel bom fikk de 5 ½ skilling pr tylft, Ved Asdal bom fikk de 6 ½ skilling pr tylft  
Tabellen er basert på utregnet gjennomsnitt av tømmeruttakene fra alle de andre trelasthandlerne fra Asdal bom i denne perioden. Tabellen viser også hvor mye Dedekam måtte ha betalt hvis de ikke selv hadde eid bommene

Tallene fremgår av regnskapene i trelast h. forh.prot. A-AA

<sup>230</sup> Se Tabell 4.2.5 a+b for å se hvor eksporten gikk.

<sup>231</sup> I 1811- overgått av Ole Mørch, i 1813 og 1830-overgått av Kallevig. Se tabell 4.1.1 og 4.1.2.

Fra disse tallene må det trekkes utgifter til grunnleie på 34 sp, og til opptellingsmenn og til vedlikehold på ca 85 sp årlig<sup>232</sup>

I tillegg kom inntektene fra *støtelønnen*. For å fløte i Rykene-fossen måtte man betale 24 sk. pr tylft mellom 11.mai- 6 sept.<sup>233</sup>

Heller ikke denne avgiften trengte de selv å betale.

Som vist i kapittel 2 er det også mye som tyder på at de fortsatt klarte å skaffe seg trelasten svært billig.

## Skipsfarten

Både for Dedekam, som for de fleste andre store handelshusene, dreide skipsfarten seg hovedsakelig om trelasteksport. Som før nevnt, importerte de også en del varer - både korn til bøndene og varer til eget bruk i krambod og utstyr til verft og skip. Kornimporten skjedde for det meste via utenlandske skip eller andre kjøpmenn/skipperer, mens andre varer ble fraktet hjem til Arendal både med egne og utenlandske skip.<sup>234</sup>

Brødrene Dedekam begynte karrieren sin som trelasteksportører i den siste delen av den omtalte høykonjunkturen på slutten av 1790-tallet. Det ser imidlertid ut til at det gikk noen år før de fikk opparbeidet seg en flåte som var stor nok til å frakte det volumet trelast som de hadde tilgang på.

### Egen flåte.

I følge tollbøkene hadde de skipene *Fraternity* og *Elisabeth* i 1800

De kjøpte 1/3 i skipet *Die Stadt Danzig* for 11.440 rd i 1804.<sup>235</sup>

*Enigheden*, omdøpt til *Sandvigen* ble kjøpt i 1805, for 2.350 rd

1/4 i *Søeridderen* ble kjøpt i 1806 for 3.500 rd.

Tollbøkene viser for øvrig at de også hadde skipene *Europa* og *Nidelven* i 1806, og i tillegg *Eventyret* i 1808.

I 1810 var flåten deres supplert med *Prøven*, *Erstatningen*, *Lillehult*, *Elisabeth Maria Tønder*,

---

<sup>232</sup> Trelasth. forh.prot. s 207 A-AA.

<sup>233</sup> Trelasth.forh.prot. s 207. A-AA. Det har ikke vært mulig å beregne støtelønnen for denne perioden. Det går ikke frem av protokollen til hvilket tidspunkt de enkelte fløtet. Vi vet at det gjennomsnittelige beløpet for 1794, var ca 1500-2000 Rd. årlig. G.Sætra 1980 s. 28.

<sup>234</sup> Av tollbøkene går det frem at de ofte kjøpte store partier med både korn og salt og av og til andre varer som ble fraktet inn med utenlandske skip eller av andre kjøpmenn. Ellers tok de ofte med salt og vin som returladninger - særlig fra Frankrike.

<sup>235</sup> F.Foss. 1893/1998, s 133 De andre 2/3 ble eid av kjøpm.Chr.Fûrst.

*Dovre og Ebenezer*. I 1811 kjøpte de *Margrethe* og 1/3 i *Mathias*, for 5000 rd. Broren Peder kjøpte de resterende 2/3

I 1813 fulgte *Die Neue Hoffnung* for 13.300 Rd<sup>236</sup>

I følge E. Kallevigs tabell hadde de 9 skip i 1815. Dette tyder på at de må ha mistet eller solgt flere skip i mellomtiden. Skipsnavnet *Erstatningen* er også en indikasjon på det.

I 1798 var det bare Anders av brødrene som sto for utskipningene. Fra 1800 sto brødrene sammen om skipsfarten. Hvordan eksporterte de trelasten de første årene?

For å få et overblikk over hvor aktiv skipsfart de hadde i denne perioden, er det viktig å få klarhet i hvor mye de sendte med egne skip, og hvor mye de sendte med andre:

(tabell 4.2.6) Trelasten som ble sendt med hollandske skippere viser bare passiv skipsfart.<sup>237</sup>

Ved siden av dette var det også en stor del av ladningene ble som ble fraktet av andre – både utenlandske og hjemlige redere. Dette gjaldt:

7 av 10 sendinger i 1800

8 av 14 sendinger i 1802

15 av 22 sendinger 1804 (3 av disse 15 var med morens skip *Flora*)

26 av 43 sendinger i 1806 (1 av disse 26 var med morens skip *Flora*)

Og fremdeles 11 av 21 sendinger i 1810 (Tilsvarende 4 for Kallevig)

Som vi har sett, hadde de få skip de første årene. De måtte derfor sette bort en del av fraktene til andre redere.<sup>238</sup> Det var særlig uheldig for dem at de måtte sette bort frakten for så mye som 11 av 21 ladninger i 1810, da fraktene var så høye. De hadde selv en flåte på minst 6 ½ skip på dette tidspunktet. Derfor skulle man kanskje tro at de kunne ha klart å frakte mer selv. På den annen side kan det jo hende at ett eller flere av skipene nylig hadde forlist, eller var til reparasjon. Det store antall ladninger som de faktisk sendte med andre i disse årene tyder på at de trolig hadde for få skip til å kunne hatt optimalt utbytte av det gode fraktmarkedet i årene frem til 1807 og for perioden 1809-1811<sup>239</sup>

På en annen side ser vi at de eksporterte virkelig store mengder med trelast. De begynte litt senere enn Kallevig, men når de først var kommet i gang, ble eksporten deres mye større enn

---

<sup>236</sup> Pantereg. nr 5, henvisn. 69-2, 102-2, 109-2, 238-1, 250-2, 326-1, pantereg. nr.6, henvisn..29-2 SAK og F. Foss 1893/1998, s 133.

<sup>237</sup> Det ble skilt mellom aktiv og passiv skipsfart. Aktiv fart betydde at frakten ble besørget av egne (norske) skip og redere, mens den passive ble besørget av utenlandske.

<sup>238</sup> Dette var både med engelske, skotske og irske skip, men også med andre redere fra Arendal. De sendte blant annet en ladning med Peter Herlofsons skip *Constance Herlofson* i 1806.

<sup>239</sup> F.Hodne 2000, s 25. Tabell 4.2.4 viser at Dedekam måtte sende mye av trelasten sin med andres skip – og det medførte at de også måtte betale fraktene.



Kallevigs. Dette er særlig synlig mellom 1802 og 1810. ( tabellene **4.1.8** og **4.2.6** og figur **5.1+2**) Vi ser at de eksporterte dobbelt så mye som Kallevig, både med de hollandske skipperne, og med egne og andres skip til de britiske og franske mottakerne. De utilstrekkelige mulighetene de hadde til å frakte selv ble derfor sannsynligvis i stor grad kompensert gjennom den store eksporten. Det var trolig ved hjelp av et så høyt eksportvolum at de klarte å samle nok kapital til gradvis å kunne øke flåten sin. Dette understreker nettopp hvor viktig det var å ha god tilgang på billig trelast.

Det var de Britiske øyer som hadde vært det store trelastmarkedet i lengre tid. Salget ble stort sett formidlet av agenter. Wolffs & Dorwilles registre fra 1810 viser at både Anders og Hans Dedekam og Kallevig var blant kundene deres frem til de gikk konkurs i 1812.<sup>240</sup> I 1810 kan vi forøvrig se en markert overgang fra det engelske til det franske trelastmarkedet. (Tabell **4.2.6**).<sup>241</sup> Dette gjaldt ikke bare Dedekam, men også Kallevig - sammen med mange andre. Vi ser dessuten at Dedekam allerede i 1804 hadde begynt å gjøre seg kjent med det franske markedet. Som vi har sett tjente Dedekam trolig store summer på oppgangstiden før 1813. Både uttakene av trelast fra Arendalsvassdraget, verdi på eksporten og antall utskipninger tyder på det. Det er en klar sammenheng mellom disse tallene. På bakgrunn av disse inntektene kan en si at Elisabeth Kallevig har rett i at brødrene Dedekam hadde oppspart kapital å tære på etter 1814. Vi ser at de gjennom agenten sin også hadde forutsetninger for å bli kjent med engelske kredittinstitusjoner og kredittmarkedet. Dermed var de trolig oppmerksomme på de mulighetene de hadde til å forvalte pengene sine der. Det var svært risikabelt å ha store verdier i rede penger i Norge på tidspunktet da krisen satte inn. Faren var stor for at inflasjonen ville ha spist opp pengene på kort tid.<sup>242</sup> Dette må tydeligvis både brødrene Dedekam og Kallevig ha klart å unngå. Vi vet ikke hvilken ny agent Anders og Hans Dedekam knyttet forbindelse med etter 1812.<sup>243</sup> Etter 1814 var imidlertid det engelske trelastmarkedet langt fra så viktig som før - heller ikke for Dedekams del. (Se tabell **4.2.7 a+b**.)

---

<sup>240</sup> A.Polak 1968, s 27 og s 206-228. På dette tidspunktet hadde Dedekam blant flere andre kreditorer 4.594-10-1 pund utestående hos dem. Dette ble tilbakebetalt etter hvert med 5 % årlig rente. Vi vet ikke hvor lang tid tilbakebetalingen tok, men fordi det også tok lang tid for W&D å få dekket sine krav hos sine debitorer, er det ikke usannsynlig at det tok opptil 10-25 år. Det kommer dessverre ikke frem akkurat når Dedekam startet forbindelsen med W&D, men det må ha vært en gang mellom 1797 og 1810 I Georg og Ernst Wolffs kunderegister fra 1787-88 var ikke verken Dedekam, eller Kallevig registrert. F.Foss hevder derimot at både Anders og Hans' bestemor og Salve Kallevig var kunder der på den tiden. F.Foss 1893/1998, s 130 og 341

<sup>241</sup> J. Worm-Müller 1935, s 69. Selv om dette fremdeles var i lisenstiden, var det i 1810 blitt merkbart vanskeligere å få klarering med ladninger inn til England. Engelske redere og kjøpmenn var etter hvert begynt å protestere mot lisensfarten. De ønsket å ha en større del av fraktmarkedet selv. Det alternative mottakerlandet ble dermed Frankrike

<sup>242</sup> F.Foss forteller om hvordan noen av arvingene til det rike ekteparet Peder Thomassen og Lovise Grooss i Arendal tapte store deler av arven sin på grunn av inflasjonen. Foss 1893/1989 s 42/43.

Vi skal nå se på hvordan de tilpasset seg de nye og skiftende markedene etter 1814:

I følge E.Kallevig hadde Dedekam: 9 skip i 1814

14 skip i 1820

17 skip i 1830

De 14 skipene de hadde i 1820 var:

Enigheden, Restitusjonen (69), Freden (52), Fraternity (15 ½) Sandvigen (31 ½),

Erstatningen (51), Aurora (34), Solid (47 ½), Nidelven (101), Sjøblomsten (114), Elisabeth Maria (68 ½), Oseania, Fortuna (50 ½) og Spekulasjonen (49).<sup>244</sup>

Det var lite aktivitet med egne skip i de første årene. I 1814 sendte de 18 ladninger selv, i 1815 - 25 ladninger og i 1817- bare 15 ladninger selv. En desto større del av forsendelsene gikk med hollandske skip og skippere. De solgte hele 40 slike laster i 1815 og 27 i 1817. (Se tabell 4.2...)

Hvor mye tjente de egentlig på denne type eksport? Prisene på trelast varierte som kjent svært mye til ulike tider og i de ulike mottakerland. Normalt gav ikke eksporten til Holland så høye priser når nordmennene fraktet selv heller. Vi har dessverre få eksempler på priser for direkte salg til hollandske skippere. Både prisene til hollandske skipperne og i hollandske havner kunne variere av forskjellige årsaker – det var ikke minst avhengig av tilbud og etterspørsel. Lave priser til tross - det var allikevel noen klare fordeler ved å selge trelast direkte til de hollandske skipperne – særlig hvis man hadde nok trelast å være av med.<sup>245</sup> Eksportørene slapp å bekymre seg over både usikre avsetningsmuligheter, norsk eksporttoll, eller den høye importtollen som de måtte forholde seg til i England. Handelen med hollenderne representerte derfor mye av redningen for mange av østlands- og sørlandsbyene i de vanskelige årene etter 1814.<sup>246</sup>

Hollenderne gav dessuten svært gode priser for store eikebjelker. Denne varen hadde vært etterspurt til alle tider og brødrene Dedekam var faktisk villig til å betale ganske mye for å få tak i slike bjelker.<sup>247</sup>

---

<sup>243</sup> A.Polak 1968, s 116 og 30/31. Ved siden av Boulton & Baker, var Norman (senere Sewell & Neck) og Tottie & Compton de mest sannsynlige alternativene. Det var disse agentene som tok seg av de fleste norske kundene.

<sup>244</sup> Tollbøker utg.toll 1820, revisjonsdep. RAK.

<sup>245</sup> På en annen side måtte man også være litt forsiktig med å *dumpe* trelasten. Dette kunne gi overskudd på markedet og derfor føre til dårligere prisnivå.

<sup>246</sup> Det ble fortalt at de hollandske skipperne betalte kontant og at de hadde en kiste med gulldukater om bord F.Scheel i dnsh, b.2, s 126.

<sup>247</sup> F.Foss 1893/1998, s 135. Disse bjelkene ble kalt ”sølvpåler.”

Dedekam bare 27 trelastsendinger med egne skip i 1820. (tabell 4.2.7 b) Dette er ikke spesielt stor aktivitet for 14 skip, særlig med tanke på at de hadde økt tonnasje sin fra 9 til 14 skip siden 1815. De fleste skipene hadde dessuten stor drektighet, slik at de egnet seg for trelastfart. Man skulle i utgangspunktet tro at de ønsket å bruke flåten sin i størst mulig grad til frakt av egen trelast. Likevel hadde hele sju av skipene deres bare en trelastfrakt dette året, samtidig som de sendte de hele 48 ladninger med hollandske skippere. Man kan derfor undre seg over hvorfor de ikke fraktet mer av trelasten til Holland selv. Siden de valgte å ikke gjøre det var det trolig fordi det ikke lønte seg, eller fordi skipene var engasjert i mer lukrativ fart. Dette viser både at trelastfraktene til Holland ikke alltid var gunstige, men det viser også igjen at Dedekam må hatt usedvanlig rikelig tilgang på trelast. Det impliserer at prisene de betalte for trelasten må ha vært så gunstige at det faktisk lønte seg for dem å selge direkte til de hollandske skipperne. Hva gjorde de da med skipene? De ble mye brukt til egen import av forskjellige handelsvarer. Dessuten drev de en del lokal frakt med sild, salt, vin og andre varer.<sup>248</sup> Ellers var det flere som lå i opplag – både hele året og i deler av året. Dedekam hadde ett skip i opplag i 1616, to i 1817 og 1818, tre i 1819 og to i 1823.

Hovedårsaken for å holde sin egen trelastfrakt på et lavere nivå var nok for å avvente fraktprisene og unngå de stadig høye tollsatsene både hjemme og i England.<sup>249</sup>

Oppkjøpet av de 5 skipene mellom 1815 og 1820 kan derfor ha vært en investeringsstrategi for å skaffe seg billig tonnasje da prisene sannsynligvis var på det laveste.

Dessuten er det tydelig at aktiviteten med egne skip tok seg merkbart opp utover i 1820-årene etter hvert som fortjenestemulighetene økte ( tabell 4.2.7.a og b). Dette er spesielt synlig i 1828 og 1830 - særlig med hensyn til Frankrike. Prisene på det franske trelastmarkedet hadde nemlig vært ganske lave i starten. Det tok litt tid før markedet virkelig åpnet seg.<sup>250</sup> Utgiftene i franske havnene var imidlertid svært høye til å begynne med.<sup>251</sup> Det var heller ikke vanlig med agenter der - før på slutten av 1820-tallet. Etter hvert som trafikken tiltok, ble også eksportørene bedre kjent med forholdene og tilpasset seg deretter. Skipperne opprettet og

---

<sup>248</sup> Tollbøkene inng.toll Rev.dept. RAK

<sup>249</sup> Allikevel vet vi at det var flere som fortsatte å sende mangfoldige og store trelastladninger til England på tross av lave priser og liten, eller ingen fortjeneste. F. Sejersted beskriver hvordan Otto Collet var nærmest tvunget til å fortsette å eksportere for å prøve å opprettholde inntekter til å betjene store lån og renteutgifter. I tillegg til at fortjenesten ble liten, bidro det også til stadig økende trelasttilgang på det engelske markedet - som igjen var med på opprettholde de lave prisene. F. Sejersted 2002, s. 152/153 og 150

<sup>250</sup> Det diskuteres også i hvilken grad utvidelsen av det franske markedet ble skapt ved initiativ fra eksportørene selv. Det blir hevdet at eksportørene - ved stadig å øke tilgangen på trelast - gjorde franskmennene tilsvarende oppmerksomme på denne varen og dermed også øket behovet for den. Dermed steg også etterspørselen. Andre mener at det franske markedet utviklet seg innenfra, på grunn av økende fransk levestandard og at det derfor var mer uavhengig av impulser fra eksportørene. F. Sejersted 2002, s 161. Man mener også å kunne se at det var press fra eksportørene i den tidlige perioden - i 1820-årene, mens etterspørselen ble mer tydelig senere – i 1830-årene og at det franske markedet ble sett på som et reservemarked mens man tilpasset seg skiftningene i det engelske. F.Sejersted 2002, s 128 og 130.

<sup>251</sup> E.Kallevig 1939, s 26/27. Dette kunne være havneavgift, losavgift, slepeavgift og *haleavgift*.

vedlikeholdt regelmessig kontakt med de samme havner og etter hvert også med faste agenter. Dermed ble både marked og priser mer oversiktlig og forutsigbart. Dedekams skippere ble ganske drevne i denne trafikken etter hvert. De hadde lært seg fransk og sto for en betydelig del av forhandlingen med agentene, eller konsignatørene som de het. Derfor var også fortjenesten delvis basert på hva slags avtaler de klarte å få i stand med agentene.<sup>252</sup> Dette viser at Dedekamene hadde god evne til å tilpasse seg tidens nye vilkår. Vi har sett at de klarte å bygge opp en anseelig flåte mens prisene på tonnasje trolig var på de laveste.<sup>253</sup> De valgte likevel å redusere aktiviteten med egne skip i de vanskeligste årene, og å kompensere med salg av trelast direkte til hollenderne. De prøvde seg frem i forhold til andre mottakerland. Frakten på England avtok raskt etter 1814, for først å bli erstattet med Irland i en kort periode, og deretter Kanaløyene og Frankrike. Etter hvert overtok Frankrike som det klart største markedet før England igjen ble aktuell. Samtidig var Holland hele tiden en viktig avtaker. I de første årene hovedsakelig med hollandske skip, men etter hvert overtok også frakten til Holland i stadig større grad selv.<sup>254</sup>

## Eiendom:

Dedekam kjøpte også eiendommer i disse årene, særlig i perioden mellom 1817 og 1827 ( tabell 4.2.8).

I 1807 hadde de sju hus, samt gården Roligheden på Tromøy. Sannsynligvis var to av disse fremdeles morens.

I 1827 hadde de 23 hus - seks av dem kjøpt på auksjon, og de kjøpte ytterligere to i 1839 og ett siste hus rundt 41/42.

Hele husrekken 11,12,13,14 og 16 lå på Langbryggen og var i bruk både som kontorer, pakkhus og som bolig for Hans.

---

<sup>252</sup> E.Kallevig 1939, s 24.

<sup>253</sup> De kan ha bygget noen av disse skipene selv. For det første var prisene som sagt svært lave. F.Scheel 1923, s 406. Dessuten var det generelt minimalt med nybygging disse årene. S.Bergh Smith 1927, s 138 400 skip 16.000 rt.

<sup>254</sup> F.Seiersted beskriver hvordan Haagen Mathiesen klarte å håndtere både de usikre og skiftende markedene og den tilsynelatende uberegnelige valutaen og utenlandske kursene i sine forretninger. Han var avventende til den rette situasjonen oppsto og kunne dermed *ride på kursen*. (velge det tidspunktet da kursen var mest gunstig for ham og dermed også inkassere gevinst av valutafor skjeller) Dette skyldtes også at han ikke var bundet opp i heftelser som ville tvunget ham til å måtte sørge for en fast kontinuerlig inntekt. F.Seiersted 2002, s 136-137. Dedekam var jo også gjeldfri. De hadde trolig også med lang erfaring så god innsikt i økonomiske forhold at de sannsynligvis visste når og hvor de skulle frakte til enhver tid. De kunne trolig fastslå når og hvor det var mest lønnsomt. Det finnes dessverre ikke kilder etter dem som kunne ha vist om - og i hvilken grad de benyttet samme taktikk som Mathisen.

Matr. Nr 203 var Anders' bolig, pakkhus og krambod. Det lå på Friholmen, omtrent der Thommesen-gården er i dag, med pakkhuset rett ut mot sjøkanten, der det nåværende Pollen ligger.

I tillegg eide de Asdal og Bie gårder og de hadde flere landsteder på Tromøya. Dette var Brattekleiv, Ødegaarden, også kalt Sofienlund, Roligheden med Styrsvigen(helt til innerst i Tybakk-kilen) og Skarveløkken som de overtok etter broren Peder.

I panteregistrene er det lite som røper hva brødrene egentlig gjorde med de eiendommene de ikke brukte selv. Vi finner bare 9 leiekontrakter i perioden 1799-1836, medregnet en for Anders' egen sønn.<sup>255</sup>

En sannsynlig nyttefunksjon kan være at de brukte noen av dem til innløsning av mannskap fra de mange havaristene de var kommisjonær for.<sup>256</sup>

Det er ellers bare mulig å oppspore ett tilfelle hvor de kan ha kjøpt et hus for spekulasjon. Dette huset ble kjøpt på auksjon for 56 sp. og solgt året etterpå for 81 sp. - med en fortjeneste på 25 sp.

Ellers finnes det bare to tilfeller der de overtok hus som var pantsatt hos dem.

De aller fleste husene ble kjøpt mellom 1817 og 1827. Hele ni hus vet vi ble kjøpt på auksjon.<sup>257</sup>

For Dedekam var sannsynligvis de fleste huskjøpene en form for investeringsstrategi. De var ikke i utgangspunktet besittere av store eiendommer med et uttall festetomter i Arendal og den nære omegn, slik som Herlofson var.<sup>258</sup> De ønsket kanskje både å diversifisere virksomhetene sine, investere noe av den ledige kapitalen og å sikre seg sentrale bygårder.

## Havarikommisjonen

I kapittelet om Kallevig har vi allerede gjort rede for hva havarikommisjonærenes arbeidsområde bestod i og hvordan det var organisert. Brødrene Dedekam var godt kjent for å drive havarikommisjon.

---

<sup>255</sup> Pantereg. 1814-1842, Arendal/Risør byfogd SAK.

<sup>256</sup> I generalregningene kommer det frem at de beregnet seg inntekter fra losji.

<sup>257</sup> Det var jo ellers svært vanskelige tider i eiendomsmarkedet flere steder i landet. Krisen hadde ført til en enorm verdiforringelse av eiendom. J.Worm-Müller 1922, s 85 og F.Sejersted 2002, s 86-89. Derfor var det sikkert mulig å kjøpe til lave priser for de som hadde kapital.

<sup>258</sup> Herlofson eide de to største gårdene i Arendal. Under disse gårdene hørte store deler av tomtene i og rundt Arendal by. F.Foss 1893/1998, s 17 og 20.

De tok seg godt betalt for havarikommisjonen sin, og at normen for prisene i generalregningene vises tydelig ved at en sopelime ble oppført til 12 skilling<sup>259</sup>

Det heter videre at:

”De skyldte en god del av sin formue til denne virksomheten og gjorde ikke få anstrengelser for å få havarister til huset. Chefene søgte selv ved stor privat gjæstfrihet at bevare et godt indtrykk hos de fremmede capteiner hvormed tilfældet førte dem i forbindelse. ”

Det var dessuten et ønske/krav fra Dedekam at skipperne deres skulle bo i uthavnene når de ikke var til sjøs. Dermed hadde de lettere muligheter til å få kontakt med havarister.<sup>260</sup>

Conrad Schwach mener at dette var den mest innbringende av de næringene de drev. Og som nevnt i forrige kapittel forteller han om en fordelingsnøkkel, som innebar at Dedekam fikk to havarister for hver enkelt Kallevig fikk. Ellers rivaliserte de om å få tak i de mest lønnsomme.<sup>261</sup>

På den annen side påpeker han at de ikke drev med noe ulovlig, selv om de tok seg svært godt betalt. Havarikommisjon krevde dessuten både stor egenkapital, lagerplass, verftskapasitet, kunnskap og tilgang på arbeidsfolk. Han mener derfor at de fortjente den betalingen de fikk.<sup>262</sup>

Som tidligere nevnt var Anders og Hans Dedekam henholdsvis nordamerikansk og hollandsk visekonsul, og hadde dermed også plikt til å bistå eventuelle tilreisende fra disse landene med hjelp når det var nødvendig. Dette gjaldt ikke minst havarister. Visekonsuler kunne også bli oppnevnt som midlertidige dispachører, som hadde offentlig autoritet til å takserer skadeomfang og mulige kostnader i forbindelse med skadebesiktigelser.<sup>263</sup>

Som eiere av kran og verft kunne de også foreta mye av reparasjonsarbeidet med havaristene selv

I kapittelet om Kallevig så vi at Dedekam hadde 9 havaristene i perioden 1806-1814, og hele 167 havarister i tidsrommet 1816-1842, mens Kallevig bare hadde 40 som vi kan være helt sikre på.

---

<sup>259</sup> F. Foss, 1893/1998 s 237/238 og 135.

<sup>260</sup> F.Foss 1893/1998, s 133.

<sup>261</sup> C. Schwach 1848/1992, s 188.

<sup>262</sup> C. Schwach 1848/1992, s 189.

<sup>263</sup> I Arendal var det imidlertid en offentlig oppnevnt dispachør. Schwach 1848/1992, s.187.

De fordelte seg slik:

**Tabell 4.2.4 Havarister fordelt på Dedekam og Kallevig i årene 1816-1842**

A	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829
D	13	15	8	10	8	6	9	9	7	7	3	3	5	12
K	1	5?	4?	3?	2	2?	3?	3	1+2?	2	1	1	2?	6

A	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842
D	5	3	4	4	5	4	2	6	2	6	3	5	3

Tabellen er basert på sjøprotester og generalregninger i notarialforretninger v/ Arendal byfogd. 1814-1842.SAK, 1 og regnskapsbok for havariforretning og kranleie i Kallevigs priv.forr.arkiv pk.165.A-AA.

D.= Dedekams havarister, som alle hadde oppgitt Dedekam som kommisjonær

K.= Kallevig, de med uthevet skrift hadde oppgitt Kallevig, eller finnes i regnskapsboken, de med spørsmålstegn kan med stor sannsynlighet være Kallevigs.

Som vi så i forrige kapittel finnes det langt flere sjøprotester enn generalregninger. 1829 er imidlertid et viktig unntak. Fra dette året er det faktisk bevart hele 12 generalregninger for Dedekam og to for Kallevig.<sup>264</sup>

**Tabell 4.2.5. Havarister som tilfalt Dedekam i 1829**

Havarister	General-regning
Wackwarth ?	1.383 85
Sophia Scarborough	1.557 28
Michlet Methel	1.297
Asia Hull	2.088
Coureren Aarhus	1.621 25
Lauret Hull	1.152
Caucasia Dangey	2.022 27
Haabet Aarhus	556 58
Laurel Liverpool	3.143 51
Rudolf Havemunde	7.682 6
Elisabeth Bergen	2.876 56
Wilhelmina Keiser ?	2.106 54
<b>Sum</b>	<b>26.100 25</b>
<b>Provisjon 6%</b>	<b>1.566 1</b>

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av generalregninger tilhørende notarialforretninger v/ Arendal byfogd 1814-1842.SAK

<sup>264</sup> Tre av disse havaristene fra 1829 var allerede kommet inn i 1828. Hvis skadene på skipene var store kunne reparasjonene ofte ta lang tid. Generalregningene gir dessuten mye mer detaljert vitnesbyrd om havaristene og reparasjonene enn det sjøprotestene gjør. Sjøprotestene kan i beste fall bare vise hvilken kommisjonær havaristen valgte.

1829 var tydeligvis ikke noe vanlig år. Selv om antallet havarister pr år ser ut til å ha variert ganske mye må det allikevel jevnt over ha vært en svært god inntektskilde. Det gjennomsnittelige antallet faktisk var over 6 havarister årlig.

Summene på regningene viser at omfanget av skadene må ha svært varierende på disse skipene. De største skadene tok trolig lengst tid å reparere. Det må dessuten ha vært lønnsomt for kommisjonæren når den totale reparasjonen var avhengig av flere store bidrag fra andre håndverkere. Kommisjonæren fikk jo 6 % provisjon av sluttsummen uansett. Dessuten fikk de ekstra inntekter av utleie av verft, kran, lagerplass og pakkehus. De fikk også inntekter for å losjere offiserene og mannskapet foruten de delene av reparasjonen de selv bidro med.

Inntektene økte jo lengre tid reparasjonene varte.

Som tidligere nevnt, blir det umulig å beregne hvor store inntekter de virkelig hadde. Dette gjelder også denne virksomheten. Hvis vi tillater oss å ta utgangspunkt i et gjennomsnitt på seks havarister årlig, med en antatt gjennomsnittlig totalsum av generalregningene på 13.000 spesidaler, (halvparten av årsbeløpet for de 12 havaristene i 1829) får vi imidlertid en god indikasjon på hvor innbringende det kan ha vært. Dette ville ha gitt ca 780 spesidaler årlig (6%) bare i ren provisjon<sup>265</sup> Så kommer det reparasjonsarbeidet de selv sto for og de andre tjenestene i tillegg. I Kallevigs regnskapsbok går det dessuten frem at de hadde stor inntekt fra annet arbeid ved kranen. Det er dessverre ingen kilder som viser om Dedekam hadde tilsvarende aktiviteter ved sitt verft. Tatt i betraktning av det må ha vært ganske velutstyrt for å kunne betjene så mange og store havarister, er det stor sannsynlighet for at de også brukte verftet til annet arbeid.

På tross av at en i stor grad må holde seg til indikasjoner om hvor stor inntekten kan ha vært, kan vi kunne konkludere med at havarikommisjonen må ha vært en svært innbringende virksomhet for Dedekam. De hadde en del havarister mellom 1806 og 1814. Inntektene fra dem var trolig et viktig supplement til eksporten og skipsfarten. Det var jo i disse årene de bygde opp flåten sin. Havarikommisjonen har sannsynligvis også vært særlig viktig i de usikre og vanskeligste årene etter 1814. Selv om skipsfarten var problematisk, og trelastmarkedene ustabile, var ikke tilgangen på havaristene svekket. Denne sikre inntekten medvirket nok til at de hadde bedre forutsetninger enn andre til å møte de verste kriseårene. I årene etterpå kan havarikommisjonen trolig best karakteriseres som en av flere store inntektskilder for brødrene Dedekam.

---

<sup>265</sup> Når vi regner ut gjennomsnittet av Kallevigs generalregninger for årene 1823-36, får vi en årlig sum på ca 4.350 spesidaler. Det vil si ca 261 spesidaler bare i ren provisjon. Gjennomsnittlig omsetning fra den øvrige kranleien hos Kallevig var nesten 4.000 spesidaler. Hvor stor fortjenesten var er dessverre vanskelig å si.



## Hypotek-forretningen

Hypotekforretningen ser ut til å ha startet alledrede i 1806, men det er først i 1816 det virkelig blir fart i den. I følge panteregistrene ble det ikke undertegnet mer enn 4 panteobligasjoner mellom 1803 og 1816.

Tabell 4.2.9 side 108 viser en oversikt over brødrene Dedekams utlån i perioden 1816-1839. Lånetagerne pantsatte for det meste husene sine eller gården sin. Elles var de to personer som pantsatte skip, to personer skipsparter og tre personer løsøre.

Tabellen viser at de lånte ut totalt 19.347 spesidaler fra 1816-1823, mens de i samme periode bare fikk tilbakebetalt 7.230. Dette må jo sies å være en ganske stor sum å være av med i så vanskelige år.

I pantebøkene går det frem at de beregnet seg 4 % rente i 1836.<sup>266</sup> I avtalene forpliktet lånetageren å betale tilbake hele beløpet innen et avtalt tidsrom som kunne variere for hver enkelt. I praksis viste det seg ofte at tilbakebetalingen var fullført først etter mange år – opptil 20 år.

Nedbetaling kunne skje to ganger pr år (ofte juni og desember).<sup>267</sup> Dette gjaldt trolig også betalingen av rentene. Det kommer imidlertid ikke frem av pantebøkene om det virkelig ble nedbetalt fortløpende, eller om kanskje hele beløpet ble gjort opp til slutt. Her blir det bare opplyst når hele lånet var avlyst, eller delvis avlyst.

I følge tabellen, som viser en beregnet nedbetalingstid på 10 år, ville de ha hatt en gjennomsnittelig årlig renteinntekt på 468 sp.<sup>268</sup>

Ellers kan vi se at de kausjonerte 8 ganger fra 1814- 1832. Beløpene var mellom 200 rd og 3000 spd.

Hypotekforretningen forutsatte at de hadde ledig kapital. Den gav imidlertid en grei avkastning. Klarte ikke debitorerne å overholde forpliktelsene sine hadde de nesten alltid sikkerhet i husene deres.

Det er dessuten gunstig å være kreditor i en deflasjonsperiode fordi verdien av det man har utestående er stigende. Man bør riktignok ta forbehold i at utlånsrenten ikke går for mye ned.

---

<sup>266</sup>Pantebok nr 7. Arendal byfogd SAK.

<sup>267</sup>Pantebok nr 7 Arendal byfogd SAK.

<sup>268</sup> I tabellen har jeg som et tenkt tilfelle tatt utgangspunkt i at lånetakerne tilbakebetalte lånene i løpet av 10 år. Det vil si med årlige avdrags-terminer på 10 % av lånesummen og med tilsvarende reduksjon av renten. Dette medfører at ved begynnelsen av 1827 var den første lånesummen fra 1816 nedbetalt o.s.v.

Følgelig må en kunne anta at de har sett det som opportunt å satse på utlånsvirksomhet. Ikke minst fordi de også holdt det gående i så mange år.

Ellers er det ikke i noen sammenhenger noe som tyder på at brødrene Dedekam tapte penger eller verdier på grunn av endringer i valutaen. Det er heller ingenting i panteregistrene som tyder på at de på noe tidspunkt hadde noen gjeld. Vi har derimot sett flere eksempler som viser at de hadde svært god innsikt i økonomiske forhold.

Conrad Schwach kan fortelle om en metode de brukte både for å benytte seg av fordelene av å ha ledig kapital og for å utnytte situasjonen med den bevegelige valutaen. I 1820-årene tjente de gode penger på å kjøpe opp innskuddskvitteringer fra vanlige folk, som solgte dem billig av frykt for at valutaen skulle forverre seg igjen i inflatorisk retning. Dedekam kjøpte disse innskuddskvitteringene for mindre enn  $\frac{1}{4}$  av hva det opprinnelige innskuddet hadde vært. For dette grunnlaget skaffet de seg aksjebrev som litt senere gav dem 7-8 % utbytte. Brødrene skaffet seg tilgang på alle tilgjengelige innskuddskvitteringer i Råbygdelaget fogderi gjennom den daværende fogden Johan Rasmus Brandt. Brandt fikk selv prosentvis provisjon av denne "formidlingen", og denne provisjonen var ifølge Schwach så stor at den utgjorde grunnlaget for Brandts senere formue.<sup>269</sup>

Dette viser at brødrene visste å gjøre bruk av sin økonomiske, og kanskje sosiale posisjon, som ganske sikkert hadde ført dem i forbindelse med Brandt, og det illustrerer nok en gang hvordan embetsmenn og kjøpmenn kunne ha gjensidig nytte av hverandre.<sup>270</sup> Dessuten viser det at brødrene Dedekam hadde tilstrekkelig innsikt i - og forståelse av hvordan de nasjonale økonomiske forholdene utviklet seg til å vite hvordan de skulle utnytte dem. Gjennom lang fartstid og atskillig erfaring som økonomiske aktører i en svært omskiftelig tid hadde de antakelig forstått hvordan økonomien fungerte på alle plan. De så trolig at Norges økonomi var på rett vei, selv om det tok litt tid. De hadde derfor lært seg hvordan de kunne utnytte disse forholdene til egen vinning. Det er derfor ikke umulig at de kan ha tjent på deflasjonen på andre måter også.<sup>271</sup>

---

<sup>269</sup> N.C.Schwach 1848/1992, s 219/220.

<sup>270</sup> Jmf. Trelasthandlernes ansettelse av lensmann Veum.

<sup>271</sup> Det er nærliggende å tenke på hvordan den styrte deflasjonen etter 1822 bl.a. førte til at en del utenlandske spekulanter kjøpte opp norsk valuta i periodene før den nådde pari. Hver gang den nærmet seg pari solgte de igjen for å beholde fortjenesten. Denne virksomheten førte også til at det oppsto små inflatoriske perioder på veien mot pari.

## OPPSUMMERING DEDEKAM

Brødrene Dedekam hadde i 1823 klart å oppnå den samme monopolposisjon i Arendalsvassdraget som foreldrene og besteforeldrene hadde hatt før dem. De hadde gradvis opparbeidet seg en stadig større prosentandel av uttakene, og sto i perioden 1823-1842 for gjennomsnittlig hele 59,7 % av det totale uttaket av trelast fra Arendalsvassdraget.

Vi har sett at Dedekam hadde en sterk konkurrent i Kallevig frem til 1823. Det hadde de også i en kort periode i Ole Pedersen Mørch – før han flyttet til Kristiansand.<sup>272</sup>

Med tanke på at de først begynte å fløte selv i 1797-1799, så må vi kunne si at det ikke tok brødrene Dedekam mange år å komme opp i en så fremtredende posisjon. De gikk forbi Kallevig allerede i 1804 (Tabell 4.2.1) Dette viser at de må ha dratt nytte av særrettighetene sine og det stadige gjeldsforholdet de opprettholdt i bondehandelen.

De tok seg også av en del havarister i årene 1806-1812. Som det fremgår i tabell 4.1.4, var resultatet av generalregningene i disse årene ganske ujevne og tilfanget av havarister ser også ut til å ha vært litt ustabilt. Vi vet heller ikke om kildene viser det reelle omfanget. Likevel var der en aktiv virksomhet og vi må derfor kunne si at også havarikommisjon absolutt teller med som en inntektskilde i denne første perioden.

Det er tydelig at flåten deres var i minste laget til at de kunne få optimalt utbytte av det gode fraktmarkedet i kaperperioden og lisenstiden

Likevel klarte de etter alt å dømme å legge seg opp en del kapital før 1814 - spesielt med basis i trelasthandelen og eksporten. Dette viser seg ikke minst ved at de var i stand til å drive en betydelig kredittformidling allerede i 1816. Vi kan derfor gi Elisabeth Kallevig rett i at de må ha hatt oppspart kapital fra oppgangstidene før 1814.

Dedekamenes trelasteksport var svært omfattende i alle disse årene. Sammenlignet med Kallevig var den nesten dobbelt så stor. De klarte også i stor grad å tilpasse seg det skiftende markedet og kompenserte med å øke salget til hollandske skippere når de selv vurderte det hensiktsmessig å redusere egen fraktvirksomhet. Skipskjøpene i årene mellom 1814 -1820 ser ut til å ha vært en kalkulert strategi - tatt i betraktning at prisene var ganske lave i disse årene. Vi ser dessuten at det var rikelig tilgang på havarister i alle årene fra 1816-1842.

Gjennomsnittlig hadde Dedekamene hele 6 havarister årlig. ( tabell 4.2.7) Med en mulig

---

<sup>272</sup> Ole Mørch tok gjennomsnittlig ut ca 18 % av totalt uttak i årene 1803-1813.

gjennomsnittlig omsetning på opptil 13.000 (se s.83) - 15.000 sp årlig kan vi slå fast at havariforretningen må ha vært svært betydningsfull for dem i hele denne perioden.<sup>273</sup>

Dedekamene hadde en forsiktig tilnærming til kjøp av eiendom. Det er først etter 1827 at dette egentlig ble et investeringsområde for dem.<sup>274</sup> Det kommer ikke frem noe sted at de drev noe sagbruk. Det virker heller ikke som de var involvert i - eller investerte i industrielle foretak utover kranen og verftet. Disse anleggene var for øvrig ganske sikkert var oppdatert utstyrmessig. Det må jo ha vært en nødvendighet siden de tok seg av så mange havarister.<sup>275</sup>

Vi kan dermed si at de synes å ha kanalisert virksomhetene sine rundt de mest tradisjonelle og sentrale aktivitetene for store handelshus på sørlandet - nemlig trelasthandel, skipsfart, krambod og havarikommisjon.

I tillegg utviklet de en kredittformidling som var ganske unik. Det virker nesten som om de gjennomgående hadde en bevisst forretningsstrategi i forhold til kredittformidling. Dette gjaldt egentlig flere aktiviteter:

1. De gav kreditt til bøndene på tross av gjentatte lovforbud. Kreditten gav dem muligheter til binde bøndene til å handle med seg, slik at de selv i stor grad kunne diktere prisnivået både på korn.
2. De gav kreditt til enkeltpersoner som trengte kapital og fikk pant i eiendom, eller eiendeler som sikkerhet. Dette gav minimum 4 % rente.
3. Havarikommisjonen, som krevde stor egenkapital, fungerte i realiteten som en kortsiktig kreditt for havaristen mens reparasjonen pågikk. Provisjonen var jo som kjent 6 % av generalregningenes sluttsum. Bodmerilån var enda en type kreditt. Disse lånene gav jo hele 12 % rente.

En slik diversifisering av virksomheten, - som gav seg utslag i ulike investeringer og kredittformidling, er også karakteristisk for handelskapitalismens epoke. I følge Fernand Braudel skyldtes ikke diversifiseringene i første rekke behov for sikkerhet, men heller for å få avsetning for kapitaloverskudd. Det fantes nemlig ingen enkelt virksomhet som var stor nok

---

<sup>273</sup> Vi ser at Kallevigs havariforretning hadde en gjennomsnittlig omsetning på rundt 4000 sp i årene 1823-1842. (tabell 4.1.6 og 4.1.7) Dette tallet er basert på et gjennomsnittlig tilfang av bare 1,6 havarister årlig. Med utgangspunkt i disse tallene kan vi se at Dedekams omsetning kan ha vært opp i mot 15.000 sp årlig.

<sup>274</sup> De så kanskje denne virksomheten som litt risikabel i de første årene? Eiendomsprisene sank jo dramatisk etter hvert som krisen begynte å gjøre seg gjeldende. Dette var særlig tilfelle i Drammen og Christiania. Ref. Worm-Müller 1922, s 85.

<sup>275</sup> E.Kallevig hevder at de bygde av skutene sine selv på verftet sitt i Tromøysund i denne perioden. Det har desverre ikke vært mulig å finne noen opplysninger som kan underbygger dette. E.Kallevig 1939, s 59.

til å gi rom for reinvestering av de store inntektene blant virkelig vellykkede kjøpmenn.<sup>276</sup> De måtte derfor kanalisere overskuddene sine over i forskjellige andre bransjer.<sup>277</sup> Dette var først og fremst nødvendig for å sørge for at kapitalen ikke skulle ligge død.<sup>278</sup>

Dette kan være med på å forklare Dedekams strategier i sine virksomheter. Alt tyder på at de hadde svært god innsikt i økonomiske anliggender. På tross av at det var mange som var redde for en ny inflasjon, virker det som om brødrene Dedekam hadde innsikt nok i norske økonomiske anliggender til å forstå at den styrte deflasjonen faktisk kunne falle heldig ut for dem både som kreditorer, investorer og i sine andre aktiviteter. De hadde stadig ledig kapital – og de brukte den bevisst. Dette gav dem igjen muligheter for stadig større kapitalavkastning. Når alt kom til alt var det allikevel trelasthandelen som var ryggraden blant aktivitetene deres. At denne virksomheten deres var så vellykket, skyldtes i første rekke gamle opparbeidete særrettigheter og sosial paternalisme – grunnlagt i et politisk system som snart var på vei ut. Men der lå fortsatt grunnlaget deres for å tjene penger. Det var med trelasten de bygde opp formuen sin fra starten av, og det var den som ble en sikker inntektskilde for dem i alle år.

---

<sup>276</sup> F.Braudel 1988, s.52-54. Braudel mener at diversifiseringen ikke først og fremst skyldtes behovet for sikkerhet.

<sup>277</sup> F.Braudel 1988, s 53 Blant disse bransjene blir kredittvirksomheten betegnet som det høyeste nivået, særlig eksemplifisert gjennom familiene som kontrollerte denne virksomheten i de store europeiske byene. Jmf.Rotschids internasjonale banknettverk. Dette var selvfølgelig langt unna Dedekams nivå, men Dedekam må jo sies å ha vært betydelige i sin målestokk.

<sup>278</sup> I. Bull 2001, s 87 Også for den tidens kapitalister var det svært viktig at kapitalen ikke skulle være *fruktesløs*.

## Kapittel 4.3

### Peter Herlofson

Peter Herlofson (1777-1842) overtok en fremgangsrik virksomhet da faren døde i 1802. Farens formue var da totalt på 170.000 rd, iberegnet eiendommer og utestående fordringer. Arven ble fordelt mellom to brødre og fire søstre.<sup>279</sup> Da moren døde i 1808 overtok broren Edward gården Langsæ etter foreldrene.<sup>280</sup> Peter hadde allerede overtatt rederiet, som utgjorde skipet Jupither og parter i to av de skipene han selv var medeier i fra før. Han overtok dessuten verftet med kranen i Kittelsbukt, hvor det ble bygget flere skip tidlig under krigen.<sup>281</sup> I 1807 eide han ett skip og var hovedreder for fire andre skip.<sup>282</sup> I 1813 kjøpte Strømsboe gård han for andre gang. Der ble han boende til han døde. Gården er fremdeles i familiens eie.<sup>283</sup> I 1814 overtok han også Langsæ fra sin bror.<sup>284</sup>

Herlofson hadde mange offisielle verv. Han var stortingsmann fra 1821, borgerrepresentant fra 1816-1837 og taksørborger. Han satt i flere kommisjoner, blant annet tolvmannskommisjonen, som hadde ansvar for matforsyningene i uår. Dessuten var han prøyssisk visekonsul 1821-1837. Han var medlem i Arendals borgervæpning, der han ble sjef i 1825 og stadshauptmann fra 1834 til han døde.<sup>285</sup> I 1811 gav han 5000 rd som bidrag til det norske universitetet.

Vi skal nå prøve å danne oss et inntrykk av i hvilken grad Herlofson hadde klart å dra nytte av de periodevis gode tidene før 1814 og av hvordan det gikk etterpå.

### Kramboden.

Herlofson avsluttet den opprinnelige kramboddriften i 1804, men fortsatte med kornhandel og skipsproviant.<sup>286</sup>

---

<sup>279</sup> E.Diesen 1973, s 101-107.

<sup>280</sup> F.Foss 1893/1998, s 20.

<sup>281</sup> E.Diesen 1973, s 114.

<sup>282</sup> E.Diesen 1973, s 115 Han bygget bl annet briggen *Constance Herlofson*, som han hele tiden eide alene

<sup>283</sup> F.Foss 1893/1998, s 17. Herlofson hadde kjøpt Strømsboe en gang før – i 1804. Han solgte den imidlertid tilbake til den tidligere eieren i 1811, før han kjøpte den igjen for godt i 1813.

<sup>284</sup> F.Foss 1893/1998, s 20.

<sup>285</sup> E. Diesen 1973, s 130/31.

<sup>286</sup> E. Diesen 1973, s 114.

## Trelasthandelen.

Det er ikke mulig å se at Peter Herlofson fløtet tømmer i Arendalsvassdraget før 1814.<sup>287</sup>

Faren Hans Herlofson ser bare ut til å ha fløtet ganske små mengder fra 1771-1791.

Av trelasthandlernes forhandlingsprotokoll kan en se at Peter Herlofson begynte å fløte i 1814. Det var riktignok bare en beskjeden mengde på 16 tylfter, men han økte til 543 tylfter i 1815.<sup>288</sup>

Det er flere forhold som viser at han hadde planer om komme i gang med en mer omfattende tømmerhandel med bøndene i opplandet. Han mente selv at det var mest optimalt for en reder å være trelasthandler selv.<sup>289</sup>

I bytte med skipene Justitia og Haabet (tidl.Aeolus) kjøpte han opp våningshus og trelastlager i Kolbjørnsvik av Ole Pedersen Mørch. I tillegg kjøpte han gården Steen med tilhørende sagbruk, vassdrag og strandtomt i Songekilen i 1815.<sup>290</sup> I 1819 foretok han reiser inn i landet - helt til øverst i Telemark - for å sjekke muligheten for å opprette handelsforbindelse med bøndene. Han undersøkte også skogenes *beskaffenhets* og de forskjellige bøndenes *duelighet*<sup>291</sup> Han prøvde å få klarlagt tilgjengeligheten for trelasten frem til elven og hvordan fløtningsforholdene var i de forskjellige delene av vassdraget. Han hadde også listet opp en del punkter som han ville rådføre seg om med Ole Mørch. Mye tyder på at han hadde håpet å overta hans forbindelser med bøndene.<sup>292</sup> Av papirene hans går det også frem at han prøvde å få en oversikt over hvilke kjøpmenn de forskjellige bøndene handlet med. Her viser det seg at det var mange som handlet med Dedekam, men det var også ganske mange som handlet med Kallevig.

Meningen må ha vært å bringe på det rene hvor mange som var i gjeld - og til hvem, men det ser ikke ut til at han har lyktes med å få klarlagt dette.<sup>293</sup> Han hadde kanskje håpet å finne en del bønder som ikke allerede var forpliktet til å handle med Dedekam og Kallevig.

Det ser ut til at han gav opp fløtningsprosjektene sine etter hvert. Einar Diesen, som har skrevet om slekten Herlofson, kommer også inn på dette, men han antyder ikke noen mulige årsaker. For oss er det imidlertid nærliggende å se en sammenheng i at han ikke klarte å etablere seg skikkelig i

---

<sup>287</sup> R. Tank 1923, s 338/339..

<sup>288</sup> Se tabell (foreløpig) siste side trelasthandlernes uttak.

<sup>289</sup> E.Diesen 1973, s 120.

<sup>290</sup> E.Diesen 1973, s 120.

<sup>291</sup> Dokum. vedr. trelasthandelen, pk 139 P.Herl.priv.forr.ark. A-AA.

<sup>292</sup> Dokum. vedr. trelasthandelen Pk 139 P.Herl.priv.forr.ark.A-AA.

<sup>293</sup> Han hadde laget et skjema med rubrikker til angi hvilke kjøpmenn bøndene handlet med. Dette var ganske godt utfyllt. Han hadde også en rubrikk for å angi hvor vidt de var i gjeld. Det ser ikke ut til at denne rubrikken ble fylt ut. P. Herlofsons priv. forr.ark. pk.139, A-AA.

Arendalsvassdraget med den sterke konkurransen fra de store trelasthandlerne. Det kunne kanskje også hatt en årsak i de dårlige trelastprisene. Dette må imidlertid ha vært kjent for ham i minst fire år, da han i 1819 gikk inn for å forbedre posisjonen sin i trelasthandelen.

Det var etter hvert trolig enklere for ham å ta opp frakten av trelast fra østlandsbyene, og etter hvert også delta i Svenske- og Østersjøfarten. Fraktene var riktignok ikke store, så størrelsen på fortjenesten var avhengig av å holde et lavest mulig kostnadsnivå.

## Skipsfarten

### Årene før 1814

I 1807 hadde Peter Herlofson 5 skip.

Skipene var: *Aeolus*, *Kronprins Fredrik*, *Constance Herlofson*, *Justitia*, *Jupither* og *Enigheden*.

Constance Herlofson hadde han selv bygget på verftet sitt i 1803/1804,<sup>294</sup>

Han var imidlertid ikke så heldig med de to nye skipene han bygget i denne perioden. Ett av disse ble bygget for kaperfart. Vi vet ikke helt hva som skjedde med det, annet enn at det forsvant. Det andre skipet, *Den norske Jarl* ble bruk i kornfarten på Danmark og forliste etter en kort stund.<sup>295</sup>

Han drev ikke noen trelasthandel i Arendalsvassdraget i årene før 1814. Det viser seg imidlertid at han fraktet fra Porsgrunn og Drammen med *Justitia* allerede fra 1801, og fortsatte med dette helt til 1810, bare avbrutt av blokade og kapertid.<sup>296</sup> *Enigheden* ser også ut til å ha fraktet noe derfra, mens *Constance Herlofson* ser ut til å ha hatt en del frakter fra hjembyen. Den hadde jo blant annet en frakt for A. og H. Dedekam til Irland i 1804. *Justitia* seilte to turer til England i 1804, en til Irland og to til Holland i 1805. *Jupither* hadde flere turer til st.Croix og Middelhavet.<sup>297</sup> Herlofson deltok også i lisensfarten. Han var jo godt utrustet for dette.

Både *Justitia*, *Jupither*, *Constance Herlofson* og *Kronprins Fredrik* seilte med lisens i fast rute til Bordeaux.<sup>298</sup> Herlofson må ha tjent godt på frakter i denne tiden. I hovedboken hans kan vi blant annet se disse tallene:

Balanseregnskapet med Boulton & Baker i London i 1811 viser 8591. 1. 3 pund

Ditto med Collet & Søn i Christiania i 1810 viser 18.621 rd.

Ditto med Jens Thyrolm i Christiania i 1812 viser 26.332 rd

---

<sup>294</sup> E.Diesen 1973, s 115.

<sup>295</sup> E.Diesen 1973, s 114/115.

<sup>296</sup> Skipsregn,kopib.1800-1824, pk.158, Herl.priv. forr.ark A-AA

<sup>297</sup> Opplysningene er fra skipsregningers kopibøker 1811-1842, pk 157 og 158, Herl.priv.forr.ark.A-AA.

<sup>298</sup> E.Diesen 1973, s 116..



Ditto med brødrene Møller i Porsgrunn i 1812 viser 1.900 rd.<sup>299</sup>

Det ble som kjent vanskeligere etter 1814.

### Skipsfarten etter 1814.

I hovedboken er Thomas Hefteye den eneste oppgitte trelasteksportøren Herlofson hadde forretninger med i årene 1817-1829. Balanseregnskapet viser disse tallene:

**Tabell 4.3.1**

**Balanseregnskap mellom Herlofson og Thomas Hefteye i Christiania 1817-1829**

Årstall	Balanse		Årstall	balanse
1817	11.765	Rbd	1823	5.860
1818	297		1824	1.603
1818	1.556		1825	512
1819	2.983		1826	3.022
1820	1.995		1827	531
1821	2.734		1828	2.991
1822	5.255		1829	1.440

Tabeller er utarbeidet på grunnlag av hovedboken  
fra 1799-1830 pk 141 Herl.priv.ark A-AA

Disse tallene viser bare summen av fraktene som Herlofson tjente hos Hefteye i denne perioden. Vi kan ikke få vite noe om hvor mange frakter det gjaldt. Derfor sier det heller ikke noe om prisnivået for enkelt frakt.

Herlofson hadde 4 skip i fart fra 1814, men solgte skipene *Justitia* og *Jupither* i henholdsvis 1815 og 1821. Kopibøkene viser at de hadde disse turene før de ble solgt:

*Justitia*: Chr-London 1815

*Jupither*: Chr-London 1815

Limerick to ganger i 1816 og videre til Leith og Middelhavet

Limerick minst en gang i 1817

Limerick en gang og Cork en gang i 1818

Limerick to ganger i 1819

Cornwall en gang og Bordaux - Cadiz en gang i 1820

Det finnes bare opplysninger om *Jupithers* og *Constance Herlofsons* fraktfart mellom 1816 og 1820. Om Kronprinds Fredrik finnes kun en del opplysninger om reparasjoner i den samme

---

<sup>299</sup> Herl.priv.forr.ark,Hovedb 1799-1830 pk 141.A-AA

perioden. Vi kan imidlertid se at både *Jupither* og Constance Herlofson også hadde en del reiser direkte fra Arendal. Dette var sannsynligvis først og fremst med trelast fra lageret i Kolbjørnsvik. Herlofson eksporterte trolig tømmeret fra lageret han hadde kjøpt av Ole Mørch i 1813 ved siden av de beskjedne mengdene med trelast han tok ut fra Arendalsvassdraget. Dette ble sannsynligvis sendt med *Constance Herlofson og Jupither* - nesten helt frem til 1821. Det er først fra dette tidspunktet vi ser at de begynte å gå fast innom Drammen eller Porsgrunn for å hente trelast der før de dro videre. Herlofson begynte å frakte trelast fra Gøteborg, Stockholm eller Sundsvall med *Kronprinds Fredrich* allerede i 1822. *Constance Herlofson* ser ut til å ha holdt seg til de norske byene Porsgrunn, Langesund og Drammen frem til 1826, før den også gikk over til å frakte på Sverige.

Vi skal se på hva slags frakter og reisemål skipene hadde. Det har imidlertid bare vært mulig å finne fraktene i mest mulig fullstendig stand for *Kronprinds Fredrik*. For *Constance Herlofson* er opplysningene svært ufullstendige. Dette skyldes trolig at regnskapet for Kronprins Fredrik har vært ført flere steder av hensyn til partseierne.<sup>300</sup> Dette var ikke nødvendig for Constance Herlofson, siden han eide den alene. En full oversikt finnes i tabell 4.3.2. Tallene i tabellen er basert på opplysningene i kopibøkene. Det er imidlertid ikke alltid at alle opplysningene ble oppgitt. Som vi ser har det ikke vært så mye å finne fra årene etter 1832. Regnskapet burde allikevel være utfyllende nok til å gi en liten pekepinn om hvilken fortjeneste Herlofson hadde på Kronprins Fredrik.<sup>301</sup>

I følge tabellen kan det se ut til at reparasjonene tok godt over 1/3 av fortjenesten i årene 1821-1833. Heller ikke assuranse ser ut til å ha dekket særlig mye av reparasjonsutgiftene. Det ser faktisk ikke ut til at den gjennomsnittelige fortjenesten lå på mer enn 1000 sp årlig. (Se tabell) På hjemturene fra England, Holland og Frankrike hadde de ofte med en del importvarer, trolig mest til eget bruk, som skipsproviant og ved krana/verftet. Herlofson importerte også noen ganger salt fra Spania - via Frankrike. I noen få tilfeller ser dette ut til å ha vært store partier – som så ble solgt videre og gav en liten fortjeneste.<sup>302</sup>

Herlofson hadde dessuten inntektene fra *Constance Herlofson* i tillegg. Vi ser at denne fraktfarten ikke gav den helt store gevinsten, men det var et levebrød. For de fleste rederne fra Arendal, og for

---

<sup>300</sup> Enkefruene S. Smith og E. Nilsen hadde til sammen en ¼ i Kronprins Fredrik frem til 1821. Fra 1822 var det bare enkefru S. Smith som fortsatt var partseier - heretter med 1/24.

<sup>301</sup> Vi kan dessuten se hvordan inntektene og utgiftene ble fordelt til de andre partseierne. Når vi sammenligner disse balanseregnskapene med regnskapene for hvert enkelt skip ser vi også at tallene stemmer svært godt.

<sup>302</sup> Skipsregn. kopibok. P. Herl. priv. forr. ark. A-AA.

flertallet av byene ellers på Sør- og Østlandet, var dette den eneste muligheten å overleve på i disse årene.<sup>303</sup>

Vi skal også se litt på hvor fraktene gikk. Hvordan var tilpasningen til de ulike trelastmarkene? I tabell 4.3.4 går det tydelig frem at de to skipene i hovedsak ble forbeholdt hvert sitt mottakerland. Bortsett fra noen få turer til Frankrike etter 1826, var London nesten kontinuerlig det store fraktmålet for *Kronpris Fredrik*. *Constance Herlofson* ser ut til å ha variert mellom forskjellig havner i Frankrike. Dette var i første rekke Havre, Fecamp og Bordeaux. *Constance Herlofson* hadde for øvrig også noen andre reisemål, blant annet flere andre engelske byer og Kanaløyene. Før 1821 var det Herlofson selv som for det meste stod for valg av eksportmål. I disse årene prøvde han seg både i Frankrike, England, Irland og Holland. Etter 1821 var det London og Frankrike som var målene, med noen enkelte turer til kanaløyene i mellom.

Hovedårsaken til en slik regulert fraktfart var trolig at eksportørene hadde faste forbindelser med agenter i mottakerlandene, eller at de hadde egne svenske agenter utplassert i sørlandsbyene.<sup>304</sup> Herlofson fraktet jo hovedsakelig for svenske eksportører etter 1826, og som vi har nevnt begynte han allerede i 1822 å bruke *Kronprins Fredrik* i denne farten. Av *Kronprins Fredriks* 30 frakter til London etter 1821, var 24 av dem for svenske eksportører. Dette viser at det antakelig ikke lenger var Herlofsons ansvar til en hver tid å finne det beste markedet med de beste prisene. Han måtte på sin side konsentrere seg om å holde sine driftskostnader på et minimum for å kunne få best mulig fortjeneste av de fraktene han fikk. Fraktfarten fra Sverige fikk forøvrig nedsettende omtale av amtmannen i hans 5-års-beretninger.<sup>305</sup> Han mente at nordmenn nøyde seg med *smuler* fra svenskene. At de tok til takke med frakter- og kjøpte opp skip som svenskene ikke ville ha. Det kunne han på en måte ha rett i, men denne farten gav samtidig mange norske redere en siste mulighet til å fortsette med skipsfart. Erfaringene fra denne fraktfarten skulle dessuten vise seg å være et viktig springbrett over i den utvidede fraktfarten som tok til etter 1850.<sup>306</sup> Det var imidlertid en forutsetning at man måtte drive med minimale kostnader. Lave hyrer, gamle skip og ofte uten forsikring – gjorde at det var mulig å hente en liten fortjeneste.

Et annet poeng er at det ser ut til å ha vært helt nødvendig for arendalittene å hente trelast andre steder. Enten det skyldtes Dedekam og Kallevigs monopolstilling, eller begrensede ressurser fra naturens side, må tilgangen på trelast fra Arendals oppland ha vært for liten i forhold til

---

<sup>303</sup> F.Scheel 1935, s 186. Mange av disse rederne var også støttet av engelsk kapital.

<sup>304</sup> E. Kallevig 1939, s 24/25 og F.Scheel 1935, s 185.

<sup>305</sup> R.Tank 1923, s 420. Tank refererer til amtmannen i Nedenes' 5-års beretning for 1831-1835.

<sup>306</sup> F.Scheel 1935, s 189- Scheel hevder at Østersjøfarten var et viktig steg for byene i sør- og øst-Norge i utviklingen mot den store rollen de senere skulle spille i internasjonal fraktfart.

markedsbehovet. Det er imidlertid svært sannsynlig at et friere konkurranseforhold i trelasthandelen ville gitt en mer effektiv utnyttelse av ressursene og kortere omløpstid for tømmeret. Om det hadde vært nok for å dekke markedsbehovet – er en annen sak. Det er allikevel liten tvil om at det ville gitt en jevnere og mer rettferdig inntektsfordeling.

Ved siden av rederivirksomheten drev Herlofson flere andre aktiviteter. Vi skal se i hvilken grad de kan ha vært lønnsomme for ham i denne perioden.

### **Festekontrakter.**

Som eier av Langsæ og Stromsbu gård var Herlofson også grunneier av store områder i byen og den nære omegn. Dette medførte en del inntekter fra tomtefester. Festeavtalene kunne gjelde både hustomter, små gårdsbruk med - og uten utmark. Ved siden av dette var det også strandtomter som ble brukt til brygger, trelastlagre og mindre skipsverft.<sup>307</sup>

Da Hans og Mette Herlofson overtok Langsæ gård i 1781 fulgte det med festeavtaler som på det tidspunktet gav en årlig inntekt på 300 rd.<sup>308</sup>

I panteregistrene har jeg funnet 25 festeavtaler som ble inngått av familien Herlofson. Det er også mulig at Peter Herlofson overtok avtaler fra de tidligere eierne da han kjøpte Strømsboe, men det kan man imidlertid ikke vite sikkert.<sup>309</sup>

Vi kan regne med at festeinntektene trolig var betydelig større enn det som kommer frem her.

Med tanke på de store områdene som hørte under Strømsbu gård er det sannsynlig at det fantes flere festekontrakter enn disse. Dessuten må vi regne med alle festeavtalene som fulgte med Langsæ i 1784.

Det er imidlertid svært vanskelig å beregne hva dette kan ha utgjort i inntekter rundt 1820, men vi kan gjøre et forsøk:

Vi kan først prøve å beregne hvor mange tomter som ble festet bort for 300 rd i 1784. Vi ser at leien av en bryggetomt og sjøbu kostet 6 rd årlig i 1784. I 1802 kostet en hustomt 2 ½ rd. Det kan kanskje innebære at en gjennomsnittlig festeavtale kostet mellom 2 ½ -3 rd i 1784, men det er langt fra sikkert. Når festeinntektene fra Langsæ til sammen utgjorde 300 rd, kan vi tenke oss at

---

<sup>307</sup> Pantereg. 3-6.Arendal byfogdark. SAK.

<sup>308</sup> E.Diesen 1973, s 99.

<sup>309</sup> For å få klarhet i dette måtte det letes etter festeavtaler fra de tidligere eierne langt tilbake i tid. Det ville dessuten være muligheter for at noen av disse avtalene var avlyst. I tillegg vet vi at noen av områdene i byen også var frikjøpt. Dette arbeidet vil derfor bli for omfattende i denne sammenhengen.

det har vært snakk om 100-120 festeavtaler. Det er heller ikke sikkert at alle disse festeavtalene fremdeles var gjeldende rundt 1820.

Dette antallet (fra de gamle festeavtalene) ville kunne gi en årlig inntekt på 150-180 sp og 200-240 manns arbeidsdager med de oppgitte prisene fra 1821. I tillegg kom de gamle festeavtalene fra Strømsbu og de nye festeavtalene som var inngått i ettertid.

Dette regnestykket innebærer imidlertid så mange usikkerhetspunkter at vi må ta store forbehold. Det eneste vi kan si er at det indikerer at den samlede inntekten fra denne virksomheten kan ha vært ganske betydelig.

I årene frem til 1812 tjente Herlofson godt på både frakter og skipsbygging. I denne perioden kan festeavtalene være å regne som en ekstrainntekt. Med de dårlige prisene på fraktmarkedet etter 1814, har inntektene fra festeavtalene trolig hatt større betydning. På 1820-tallet fikk han dessuten nytte av arbeidskraften, som fulgte med festeavtalene - noe han sikkert trengte både på gården og ved krana.<sup>310</sup>

## **Brennevinsbrenneriet i Kittelsbukt**

Han startet brennevinsbrenneri i 1824. Broren Edvard lånte ham 2000 sp i 1823 for å starte virksomheten. På tross av ganske stor kundemasse gikk det ikke særlig bra. I 1832 måtte han låne 1800 sp i Norges bank med 1.prioritet i brenneriet for å kunne betale broren pengene tilbake.<sup>311</sup> Brenneriet ble senere gjort om til bryggeri og leid bort en periode - inntil sønnen Nicolay Benjamin tok opp driften av det i 1849.<sup>312</sup>

## **Kranleie**

I årene 1795-1800 hadde inntekten (kranleien) for Herlofsons verft og kran vært gjennomsnittlig 697 rd årlig.<sup>313</sup>

Herlofson fikk konfirmert privilegiet på krana i 1806. Det skulle deretter bli i familiens eie inntil 1850.

I årene 1802 til 1807 ble det bygget tre skip på verftet. Etter dette ser det stort sett ut til å ha vært brukt til reparasjoner.

I 1812 inngikk Herlofson i en forening for fastsettelse av daglønn til arbeidere på kran.<sup>314</sup>

---

<sup>310</sup> I 1812 dannet Herlofson med flere andre en forening med formål om å fastsette daglønn for arbeidere på kran og verft. Pantereg.5, henv. 219-1, Arendal byfogd SAK.

<sup>311</sup> Pantereg. 6, henv. 336-1 og 356-1, Arendal byfogd SAK.

<sup>312</sup> E. Diesen 1973, s 130 og 140.

<sup>313</sup> S.Bergh Smith, 1927 s 68. I disse årene og frem til 1807 ble det bygget flere skip der med Tellef Kiddelsen som bygmester- også defensjonsskip. Christen Pram fremhever i 1805 Peter Herlofsons verft blant verftene i Arendal. Op.cit. s.116.

Tidene var blitt markert dårligere og det var kanskje nødvendig at lønningene måtte reguleres tilsvarende?

Kranleie innbefattet normalt tjenester som løfting og støtting av skip.

I regnskapet for kranleien kan vi se at Herlofsons tjenester for det meste dreier seg om utleie av sjøbod, bryggeplass og flåte. Videre for bruk av utstyr som bolletang, flikktang og blokkering osv.

Vi skal se på hva slags inntekter Herlofson fikk fra kranleien:

**Tabell 4.3.2**  
**Kranleie for Herlofson 1814-1842**

Årstall	Omsetn.		Årstall	Omsetn
1814	91 48	Rbd	1828	437 29
1815	804 85	rbd	1829	258 34
1816	356 39	rbd	1830	122 11
1817	1.169	rbd	1831	102 38
1817	120 20	Sp.	1832	69 84
1818	117 84		1833	14 88
1819	92 11		1834	133 14
1820	72 90		1835	960 16
1821	87 55		1836	166 14
1822	-		1837	417 95
1823	61 10		1838	266 36
1824	21 14		1839	17
1825	387 84		1840	120 48
1826	282 75		1841	128 16
1827	299 19		1842	48 36

Tabellen er utarbeidet etter regnskap for kranleie i  
Skipsergningers kopibok 1811-1842 pk.157 Herl.priv ark. A-AA  
Tallene for 1814-1817 er oppgitt i riksbankdaler

Disse tallene er svært forskjellige fra Kallevigs i tilsvarende periode (Tabell 3.6 a)

Kallevigs kranleie utgjorde i gjennomsnitt nesten 14 ganger så mye som Herlofsons i perioden 1823-1836.

Herlofson ser ut til å ha hatt gjennomsnittelig 6 kunder i året. Nesten alle kundene var blant de etablerte rederne og skipperne i byen, og prisene de betalte antyder at de tjenestene de fikk utført ikke kan ha vært særlig kostnadskrevende. Herlofsons kran var trolig lettere tilgjengelig for byens egne kjøpmenn og redere. Dedekam og Kallevigs kraner var kanskje først og fremst forbeholdt alle havaristene. Den store aktiviteten ved deres kraner hadde trolig medført at de også var bedre utstyrt for større arbeider. Herlofson var derfor kanskje henvist til å bidra med mindre tjenester og reparasjoner som ikke var så innbringende.

---

<sup>314</sup> Pantereg. 5 henv. 291-1 Arendal byfogdark. SAK. Denne foreningen bestod forøvrig av C.Fürst, M.Kallevig, S.Hedgaard og Herlof Herlofson.

Selv om tallene ikke var særlig høye sammenlignet med Kallevig, var det allikevel en omsetning på nesten 200 sp i årlig gjennomsnitt fra 1817-1842. Med så små tall var det ikke minst viktig at fortjenesten var størst mulig. Dersom dette i stor grad dreide seg om utleie av bryggeplasser, flåter og bruk av nedbetalt utstyr, og hvis arbeidskraften kom fra tomtefesterne, er det mulig at driftskostnadene kan ha vært holdt på et ganske lavt nivå.

## **Oppsummering - Herlofson**

Herlofson hadde et godt utgangspunkt i 1814. Han hadde egne skipsparter og han hadde nylig mottatt en anselig arv. I 1813 hadde han riktignok investert mye penger i Strømsbu og Langsæ - de to største eiendommene i byen. For dette måtte han ut med henholdsvis 40.000 rd og 8.000 rd.<sup>315</sup> På bakgrunn av det høye inntektsnivået han sannsynligvis hadde før 1813, har han trolig hatt råd til dette. Vi kan i hvert fall ikke se at han stiftet noen annen gjeld utover de summene han lånte av broren Edvard og av Norges bank.

De lave inntektene etter 1814 har trolig raskt ført til at han har måttet tære på det overskuddet han kan ha hatt.

Han gjorde iherdige forsøk på å få en bedre posisjon i trelasthandelen rundt 1819. Da dette ikke lyktes, fortsatte han med fraktfart fra østlandsbyene slik han hadde gjort tidligere. Han begynte også tidlig å frakte på Sverige.

Inntektene fra denne fraktfarten var imidlertid ikke særlig store. Dermed fikk han enda dårligere muligheter til å få et skikkelig fotfeste i trelasthandelen.

Brennevinsbrenneriet var ikke særlig lukrativt. Fortjenesten fra krana var heller ikke stor, mens festeavtalene kan ha vært mer innbringende. Det er imidlertid vanskelig å bergegne omfanget av denne forretningen. Vi kan imidlertid konkludere med at samlet har Herlofsons inntekter i hvert fall vært tilstrekkelige til at han klarte å holde virksomhetene i gang og til å beholde sine eiendommer.

---

<sup>315</sup> Pantereg.nr 5, henv. 292-2 og 323 Arendal byfogdark.SAK Summen 8.000 riksdaler, som han betalte sin bror Edvard virker veldig lav. Dette kan imidlertid delvis forklares ved at faren hans kjøpte gården på tvangsauksjon for 6.000 rd. i 1784. E.Diesen 1973.s 99.

## Endelig oppsummering og konklusjon.

Undersøkelsene i denne oppgaven har vist oss hvordan de tre handelshusene drev de forskjellige virksomhetene sine helt fra 1796 til 1842, og har som mål å gi svar på de forskjellige problemstillingene. Den overordnede problemstillingen er å forklare hvordan disse tre klarte å overleve den økonomiske krisen som rammet så mange andre handelshus i nesten hele landet. En viktig medvirkende årsak for alle disse tre, var at de, som Kjell-Olav Masdalen antyder, ikke hadde noen gjeld når krisen satte inn.<sup>316</sup> Det var nettopp gjeld og optimistiske investeringer i eiendom som var med på å felle mange av de store handelshusene – særlig på Østlandet. Vi har dessuten sett at alle tre tjente svært godt under de siste høykonjunkturerne i tiden før 1814. Kallevig og Herlofson hadde dessuten nylig arvet betydelige midler og eiendommer. Dette innbefattet både skip, skipsparter, verft, kran og eiendommer. De overtok også den opparbeidede driften av disse aktivitetene og det tilhørende kontaktnettet. Brødrene Dedekam hadde overtatt de viktige og strategiske rettighetene i Arendalsvassdraget etter foreldrene og besteforeldrene sine. De arvet trolig også andre midler etter hvert, men det er usikkert når det skjedde og hvor store verdier det dreide seg om. Undersøkelsene har imidlertid ikke direkte vist om kjøpmennene hadde oppspart kapital da krisen satte inn, slik som Elisabeth Kallevig hevder, men viser tydelig at alle tre hadde svært god mulighet for å ha oppspart kapital rede da krisen satte inn.<sup>317</sup> Dette kan tyde på at disse tre faktisk skilte seg ut fra de andre handelshusene i byen, men det er ikke sikkert. For å kunne svare bekreftende på dette spørsmålet ville det vært nødvendig å undersøke virksomhetene for flere av de andre større handelshusene i byen frem til 1814 – ikke minst Fûrst.

Undersøkelsene har også vist hvordan og hvorfor de tre handelshusene utviklet seg så forskjellig. I et samfunn der industrialiseringen enda ikke hadde fått fotfeste, og der borgerskapets inntekter fremdeles i stor grad var basert på råvareeksport og skipsfart var det særlig viktig å ha kontroll med råvaretilgangen. Vi har sett at det var Dedekam og Kallevig

---

<sup>316</sup> Det har ikke kommet frem noen opplysninger om gjeld i de kildene som har vært tatt i bruk, utover den summen Herlofson lånte av sin bror og i Norges bank og et tilfelle der Kallevig lånte 900 riksdaler fra en arv han satt med formynder-ansvar for overfor Borelley-barna i 1794 (Panteobligasjon fra Morten Kallevig til Arendal overformynderi mellom 28.01.94 – 15.08.1794). Pantereg. nr.4, henv. 121.7 SAK.

<sup>317</sup> Vi har spesielt sett vitnesbyrd om noen av Kallevigs eventyrlige spekulasjoner og at Herlofson, som nettopp hadde mottatt en anseelig arv også hadde et flott verft og bygde flere store skip. Vi har imidlertid også sett hvordan Dedekam ved hjelp av et enormt eksportvolum av trelast var i gang med å bygge seg opp en stadig større flåte.



som i fellesskap dominerte trelasthandelen frem til 1823. Dette klarte de ved å sørge for langsom fremdrift i elva og ved å utnytte fordelene av å ha stor kapitaltilgang. Kapitaltilgangen ble sikret gjennom å kompensere sviktende markeder, dårlige priser og høye tollmurer med et høyt eksportvolum, men også gjennom inntektene fra havarikommisjonen. Undersøkelsene har vist at det var Dedekam og Kallevig som hadde enerett på havarikommisjonen i Arendal, og at dette var en betydelig og overraskende stabil inntekt, som ikke var konjunkturavhengig. Forutsetningen var at man hadde den kapitalen som var nødvendig for å drive en slik virksomhet. Vi kan derfor si oss enig med Conrad Schwach og Frithjof Foss i at havarikommisjonen var en viktig forutsetning for formuen deres, og at Einar Diesen har rett i at inntektene fra denne virksomheten helt klart har utgjort en fordel for dem i forhold til de andre handelshusene. Samtidig er det opplagt at trelasthandelen har vært en vel så viktig inntektskilde. Dette kommer tydelig frem gjennom de store uttakene, som er langt større enn de andre trelasthandlernes - og det tilsvarende store eksportvolumet deres, ikke minst alt det de sendte med hollenderne. (figur 3.1 og 5.1 og 5.2) Derfor mener jeg at posisjonen i trelasthandelen utgjorde en vel så viktig fordel for dem som havarikommisjonen i forhold til de andre kjøpmennene.

Vi har imidlertid sett at forholdet mellom Dedekam og Kallevig endret seg etter 1823. Kallevigs flåte var gradvis blitt redusert samtidig som trelastuttakene og eksporten også minket. Dedekam hadde mistet nesten like mange skip som Kallevig, men de hadde klart å erstatte dem og endatil øke flåten. Jeg mener derfor at Elisabeth Kallevig ikke har rett i sin påstand om at Kallevigs reduserte flåte i hovedsak skyldtes risikovillighet, men at dette først og fremst skyldtes at krisen tappet Kallevigs ressurser, og at sviktende kapitaltilgang gjorde ham mindre konkurransedyktig i trelasthandelen. Dedekams rettigheter i vassdraget gav dem en helt unik posisjon og konkurranseevne. Kallevigs problemer resulterte likevel ikke i noen krise for firmaet. Kallevig måtte bare innfinne seg med at det var umulig å hevde seg på samme nivå som Dedekam. Til sammenligning har vi sett at Herlofson, på tross av iherdige forsøk, aldri klarte å etablere seg skikkelig i trelasthandelen og at han måtte streve og være ytterst nøysom for å klare å beholde eiendommene sine. For Dedekam var kapitaltilgangen aldri noe problem. På tross av uomtvistelige vitnesbyrd om at de var dyktige og allsidige forretningsmenn, med erfaring og innsikt, var det allikevel trelasthandelen og særrettighetene som var ryggraden i virksomheten deres. Dette understreker igjen hvor viktig særrettighetene deres var for dem. Det viser at den viktigste årsaken til posisjonen deres i var av politisk karakter. Vi har imidlertid også sett at brødrene Dedekam utnyttet den økonomiske makten de

hadde opparbeidet seg, og at det paternalistisk pregede sosiale mønsteret i trelasthandlernes forening virket til deres fordel.

Helt til slutt skal vi også drøfte om Johs. Thues tese om handelshusenes overlevelsessevne i Bergen kan være relevant å drøfte i forhold til Arendal. Som nevnt innledningsvis henviser Thue til Worm-Müllers vurdering av Henri Pirennes teori om at de øverste økonomiske klassene i et samfunn bare har en egen tilmålt tidsepoke før nye kommer til. Worm-Müller mener denne teorien blir godt illustrert ved hvordan krisen etter napoleonskrigene virket på det gamle borgerskapet i Norge.<sup>318</sup> Johs. Thue hevder at forholdene i Bergen ikke bekrefter denne teorien.<sup>319</sup> Dette må også sies å gjelde for Arendal. Det er ingen tvil om at Dedekam og Kallevig i stor grad blokkerte trelasthandelen for gamle og nye trelasthandlere i hele denne perioden.<sup>320</sup> Derfor blir Worm-Müllers vurdering av Pirennes teori for unyansert også når det gjelder forholdene i Arendal under denne krisen. Amtmannen i Nedenes illustrerte dette på følgende måte i 1843:

”Lastehandelen, der forhen næsten udelukkende har været i  
tvende Handelshuses Besiddelse, tæller nu flere Deeltagere,  
og den deraf flydende Concurrance vil formeentlig bevirke  
høiere Lastepriiser i Nidelvens Vanddrag.”<sup>321</sup>

## Begrensninger og implikasjoner

Undersøkelsene i denne oppgaven har gitt forklaringer på flere årsaksforhold om hvorfor og hvordan disse handelshusene klarte seg under krisen, og på hvorfor to av dem klarte seg særlig godt. Det finnes imidlertid noen svakheter ved materialutvalget. Jeg kunne for eksempel prøvd å undersøke Kallevig og Dedekams totale rederivirksomhet mer gjennomgående for å se hvilke andre inntekter de kan ha hatt ved siden av selve trelasteksporten. Jeg kunne også ha tatt for meg alle årene i tollbøkene for å se om det ville gitt et mer utfyllende resultat. De sosiale forholdene i trelasthandlernes fellefløttingsforening kunne gjerne vært gått nøyere inn på for å se i hvilken grad de var med på å påvirke planer og

---

<sup>318</sup> Dette er tidligere referert: Worm-Müller, som bygger på Henri Pirennes teori, hevder at krisen etter napoleonskrigene, eller *stormen*, som han kaller det, hadde radert ut den økonomiske overklassen i Norge. Etter denne *økonomiske revolusjonen* opphørte de gamle privilegiene og det ble muligheter for nye krefter å slippe til.

<sup>319</sup> I denne *kriseløse* byen klarte de gamle handelshusene stort sett å overleve og viser dermed at flere fra det gamle privilegerte borgerskapet i Bergen ble sittende i lengre tid enn ellers i landet og at de dermed hindret nye krefter i å slippe til.

<sup>320</sup> Vi har sett at flere andre gamle handelshus i Arendal måtte gi opp og at de som ellers klarte seg var henvist til fraktfart med dårlige inntekter.

Det viser seg også at denne dominansen kom til å vedvare enda lenger enn i vår periode. G.Sætra viser i sin artikkel

<sup>321</sup> Sitert i E.Kallevig 1939, s. (sekundærkilde)

beslutninger. Jeg mener likevel at det materialet som er valgt gir en tilstrekkelig dokumentasjon for den konklusjonen jeg har kommet til, og det er dessuten begrensninger for hvor mye tid det er mulig å bruke i en masteroppgave.

Gjennom arbeidet er det imidlertid oppstått flere andre spørsmål som det kunne vært interessant å undersøke. Jeg tenker særlig på hvordan og hvorfor fordelingsnøkkelen for havarikommisjonen hadde oppstått mellom Dedekam og Kallevig? Hva slags årsaker kan ha lagt til grunn for dette? Var det på grunnlag av en overenskomst dem imellom, eller spilte byfogden eller myndighetene en rolle i denne fordelingen? Det kunne også vært interessant med en nøyere undersøkelse av de sosiale forholdene i trelasthandlernes fellesfløtingsforening. I hvilken grad kan de paternalistiske trekkene ha vært gjeldende og hvor stor rolle kan slike sosiale mønstre ha spilt i forholdet mellom de ulike gruppene i foreningen? Dette er problemstillinger som det kan være aktuelt å gå videre med i fremtiden

## Tabeller og figurer

### Tabeller og figurer for kap. 2. – Forholdene i Arendal

Tabell 2.1	s 22
------------	------

### Tabeller og figurer for kapittel 3: Trelasthandelen

Tabell 3.1	s 28
Tabell 3.2	s 32
Tabell 3.3	s 33
Figur 3.1	s 109

### Tabeller for kapittel 4.1: Kallevig

Tabell 3.1.1	s 50
Tabell 3.1.2	s 52
Tabell 3.1.3	s 57
Tabell 3.1.4	s 65
Tabell 3.1.5	s 66
Tabell 3.1.6	s 67
Tabell 3.1.7 (a+b)	s 68
Tabell 3.1.8	s 110
Tabell 3.1.9	s 110
Tabell 3.1.10	s 111
Tabell 3.1.11	s 111

### Figurer for Kallevig:

Figur 4.1.1	s 51
Figur 4.1.2	s 53
Figur 4.1 3	s 53
Figur 4.1.4	s 55
Figur 4.1.5	s 57
Figur 4.1 6	s 58

### Tabeller for kapittel 4.2: Dedekam:

Tabell 4.2.1	s 74
Tabell 4.2.2	s 76
Tabell 4.2.3	s 78
Tabell 4.2 4	s 87
Tabell 4.2.5	s 87
Tabell 4.2 6	s 112
Tabell 4.2.7	s 113
Tabell 4.2 8	s 113
Tabell 4.2.9	s 114

## Figurer for Dedekam:

Figur 4.2 1	s 75
Figur 4.2.2 (a+b)	s 77

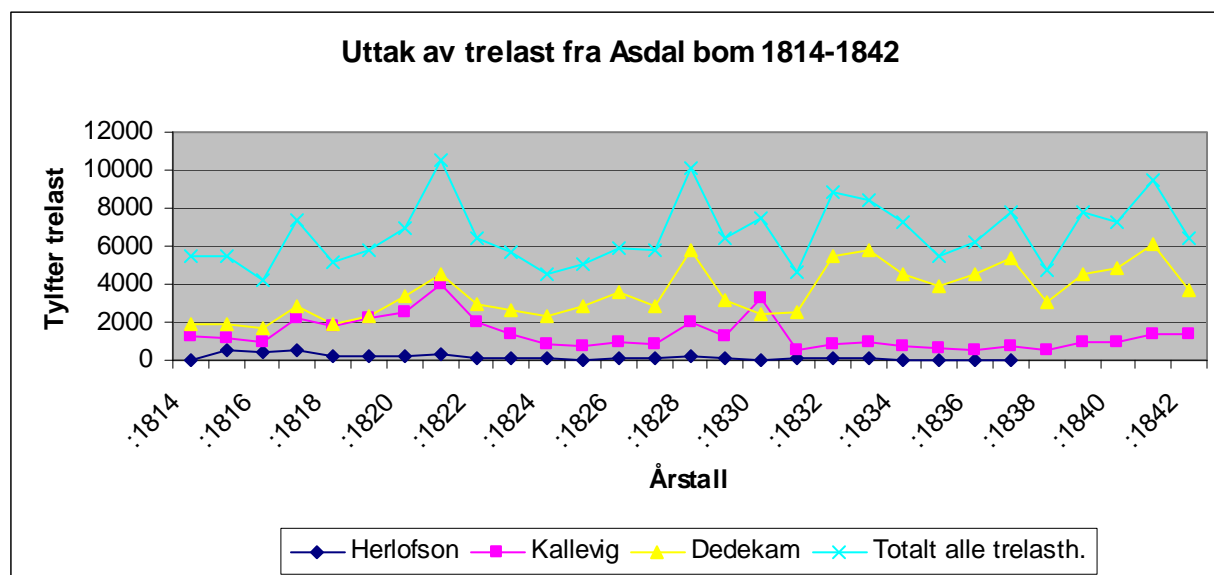
## 4.Tabeller for kapittel 4.3: Herlofson

Tabell 4.3.1	s 97
Tabell 4.3.2	s 102
Tabell 4.3.3	s 115
Tabell 4.3.4	s 116
Tabell 4.3.5	s 116

## 4.Figurer for kapittel 5: oppsummering og konklusjon

Figur 5.1	s 117
Figur 5.2	s 117

Figur 3.1



Figur viser uttak av tylfter med tømmer fra Asdal bom i perioden 1814-1842. Tallene er basert på regnskapene i Trelasthandlernes fløtningsprotokoll, A-AA .Asdal bom var den siste bommen tømmeret måtte passere og telles opp før det nådde frem til mottakeren.  
\* = Dedekam, \ = Salve Kallevig, ^ = Isaac & Emil Kallevig og , = Herlofson

1.

**Tabell 4.1. 8 - Kallevigs trelastsendinger annet hvert år fra 1796 - 1812 – Verdi av last og antall sendinger**

År	Irland	England	Kanaløyene	Skottland	Frankrike	Holland	Vestindia	Total verdi av trelast sendt med egne og andres skip	An-tall Ut-Skip	An-tall skip.
1796	3.370	240	1.040			280		4.930	12	
1798	1.833	310	290	365	360		300	4.328	12	4
1800	920	1.580	150	130	-			2.780	8	6
1802	3.505	210	430	-				4.145	16	
1804	4.020		780	-				4.800	8	
1806	8.040	8.980	2.040			2.700	1.200	18.320	30	8
1808	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
1810	-	-	-	-	12.600		6.840	19.440	22	15
1812	-	-	-	-	4.830	-			8	

Tabellene 4.1.8.a .og 4.1.8.b er utarbeidet på grunnlag av tollbøker for utg.toll.General tollkam.RA for annet hvert år mellom 1796 og 1812.

Valuta - riksdaler

I tillegg til dette sendte Kallevig trelast for 870 rd til Livorno og Hamburg i 1798 og for 1.300 rd til Lisboa i 1806

Han hadde også noen få turer til Bordeaux i 1812

**Trelast sendt med hollendere  
1796-1812 (annet hvert år)**

Årstall	Verdi	Antall send
1796	2.270	13
1798	4.157	24
1800	1.285	11
1802	2.420	16
1804	3.320	16
1806	960	5
1808		
1810		
1812		

Tabellen er basert på samme opplysninger som for 4.1.8.a

Valuta - riksdaler

**Tabell 4.1.10 Kallevigs trelastsendinger i utvalgte år mellom 1814 og 1836 – verdi og antall sendinger**

År	Trelast.send Til Holland		Trelast send. Til England		Trelast send. Til Irland		Trelast send. Til Kanaløyer		Trelast send. Til Frankrike	
	Ant. send	Verdi	Ant. send.	Verdi	Ant. send	Verdi	Ant. send	Verdi	Ant. send	Verdi
1814	-	-	5 *	5.800	8**	6.900	3	2.200	-	-
1815	-	-	5	3.080	7	7.400	6	3.700	3	2.300
1817	-	-	1	700	2	15.000	-	-	-	-
1818	2	800	6	3.700	9	5.300	4	1.500	-	-
1820	2	600	6	1.580	4	1.750	-	-	8	3.300
1821	7	2.100	4	2.350	-	-	3	850	11	4.080
1822	6	1.050	5	2.100	1	300	-	-	8	3.400
1824	6	1.600	4	1.850	-	-	9	2.800	10	3.990
1825	6	1.100	-	-	-	-	7	2.400	3	750
1826	11	2.140	2	250	-	-	5	1.800	6	2.500
1828	10	2.100	1	400	-	-	2	550	14	4.350
1830	1	300	-	-	2*a	600	5*b	1.100	13	4.050
1832	-	-	-	-	-	-	7	1.400	8	2.500
1834	-	-	6	?	-	-	6	?	6	?
1836	-	-	1	?	1	-	2	?	6	?

Tabellen er basert på tollbøker, utg. toll for Arendal toll distr. 1814-1836, Rev. dep. RA Valutaen for 1814 til første del av 1817 er riksdaler/riksbankdaler. Fra siste del av 1817 og etterpå er verdien spesidaler. Tallene for 1817 er addert med spesidaler valutaen omgjort til riksbankdaler valuta. Forholdet mellom dem er 10:1

\* En av disse sendingene var med et Hollandsk skip

\*\* En av disse sendingene var uten oppgitt verdi

\*a En av disse var ikke med egne skip

\*b En av disse sendingene var uten oppgitt verdi

**Tabell 4.1.11 - Sum av Kallevigs egne trelastsendinger i utvalgte år mellom 1814 og 1836, og av trelastsendinger med hollandske skip - Verdi og antall sendinger**

År	Sum alle send. med hollandske skip	Sum verdi	Sum alle sendinger med egne skip	Sum verdi	
1814	1	200	16	14.900	
1815	25	7.100	21	16.480	
1817	39	2.200 3.700	7	15.700 1.400	
1818	25	2.570	21	11.300	
1820	27	2.650	20	7.230	
1821	32	3.210	25	9.380	
1822	45	4.575	20	6.850	
1824	15	1.660	29	10.240	
1825	4	630	16	4.250	
1826	9	950	25	6.690	
1828	3	430	27	7.400	
1830			21	6.050	
1832	1	?	15	3.900	
1834	4	?	18	?	
1835	0	0	10	?	

Tabellen er et sammendrag av, - og er utarbeidet på samme grunnlag som tabell 4.1.9 Valuta er som tabell 4.1.9

**Tabell 4.2.6 A & H Dedekams trelastsendinger annet hvert år mellom 1798-1812 - Verdi av last - og antall sendinger.**

	Irland	England	Kanal- øyene	Skottland	Frankrike	Holland	Vestindia	Sendt med Hollandske skip
1798	-	-	-	-	400 (1)	-	-	2.231 (12)
1800	3.310(6)	1.520(4)	-	-	-	-	-	2.240 (11)
1802	5.550(10)	1.200(3)	230 (1)	-	-	-	-	10.980(49)
1804	18.200(13)	-	800 (1)	-	7.300 (8)	-	-	12.000(33)
1806	22.380(21)	3.800(7)	-	8.800 (12)	-	3.300 (3)	-	600 (2)
1808	-	-	-	-	-	-	-	-
1810	-	-	-	-	15.700(20)	-	600(1)	-
1812	-	-	-	-	10.600 (18)	-	-	-

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av opplysninger i utgående tollbøker for annet hvert år i perioden 1798-1812. Valuta er riksdaler.

Trelasten ble sendt med både egne og andres skip. Kolonnen til høyre viser verdi av- og antall sendinger med hollendere. Tallene i parentes er antall utskipninger pr år. Tollbøker for utg.toll, Generaltollkam.RA.

**Tabell 4.2.7 a Dedekams utskipninger av trelast i utvalgte år mellom 1814-1836 - Verdi og antall sendinger**

Sted og år	Trelastsendinger Til Holland		Trelastsendinger til England		Trelastsendinger til Irland		Trelastsendinger til Kanaløyene		Trelastsendinger til Frankrike	
Års-tall	Antall Send. med	Verdi	Ant. send	Verdi	Ant. send	Verdi	Ant. send	Verdi	Ant send	Verdi
1814	2	550	9	2.530	6	2.240	-	-	1	250
1815	-	-	5	1.650	14 *	5.500	3	850	3	1.070
1817	-	-	1	200	12	9.500 1..950	1	200	1	300
1818	7	1.100	5	920	9	1.710	8	1.220	-	-
1820	7	1.500	5	850	4	1.100	5**	1.700	6	1.550
1821	8	2.300	5	1.520	1	400	8	1.470	13	3.850
1822	6	1.350	6	1.650	1	200	10	2.870	18	6.250
1824	6	2.100	3	1.600	1	400	15	5.800	19	8.700
1825	12	4.400	6	2.258			11	3.900	14	6.400
1826	5	1.800	4	2.000			11	4.150	13	5.500
1828	8	1.700	8	3.150			6	2.200	22	9.400
1830	8	2.800	4	2.600	1 *b	250	13	5.100	24	11.100
1832	11	4.900	3	2.100			11	4.900	20	9.700
1834	12	?	3	?			18	?	26	?
1836	13	?	6	?	-	-	12	?	26	?

Tabellene 4.2.5.a og 4.2.5.b er utarbeidet på grunnlag av regnskapene for utgående toll for Arendal tolldistrikt i årene 1814-1840. Disse hører under Revisjonsdepartementets tollregnskaper, tollbøker 1814-1846 ved Riksarkivet. Valuta fra 1814 til første del av 1817 er riksdaler/riksbankdaler. Siste del av 1817 og etterpå er spesidaler

Obs. I 1814 hadde Dedekam også 1 sending til Skottland, men uten oppgitt verdi på lasten

\* En av disse sendingene til Irland var ikke med eget skip, men med et dansk.

\*b Denne sendingen var også med et dansk skip

\*\* Her var det enda 2 sendinger hvor det ikke ble oppgitt verdi på lasten.

\*\*\* Pluss 3 sendinger til Holland der verdien på lasten ikke er oppgitt



**Tabell 4.2.7 b Dedekams trelastsendinger med egne skip og med hollandske – samlet verdi og antall sendinger**

År	Sum antall ladn. med hollandske skip	Sum Verdi	Sum antall ladn. med egne skip	Sum Verdi	Opplysninger om verdiene i 1817:
1814	10***	1.469	18	5.570	
1815	40	7.715	25	7.715	
1817	27	44.000	15	26.000	= ca 2.600 sp
					+ 4.400 sp (h)
1818	23	2.860	29	4.950	Var i utg.p.
1820	48**	8.190	27	6.700	14.400 rbd
1821	54	8.425	35	9.540	+6.600 sp
1822	40	6.725	41	12.320	
1824	51	8.700	44	18.600	
1825	46	9.310	43	16.958	
1826	49	10.490	33	13.250	
1828	29	4.650	44	16.450	
1830	18	3.100	50	21.850	
1832	4	650	45	21.600	
1834	20	?	59	?	
1836	12	?	57	?	

I 1824 var 4 av sendingene til Frankrike med andres skip

I 1832 hadde Dedekam foruten de vanlige mottakerne, en tur til Lisboa-verdi 800, en tur til Gibraltar-verdi 500 og en tur til Cadiz verdi 800. Samme år hadde de dessuten uvanlig få sendinger med hollandske skippereDe få sendingene som er oppgitt med verdi i 1834 ligger for det meste på 400-500 for Kanaløyene og Frankrike, 200- eller 800 for England og Holland, 150 og 200 for sendinger med hollandske skip.

I 1836 er det nesten ingen sendinger som er oppgitt med verdi

**Tabell 4.2.8. Oversikt over Dedekams eiendommer fra 1797-1842**

HUS	1797	1807	1817	1827	1837	1841	1842		Kjøpt/solgt - årstall	Kjøpesum	
87		1.650	1.500						Solgt i 1810 for 1.800 rd		
193	3.210								?		
185		5.500							Antagelig solgt før 1817		
191			8.000						?		
203				8.000	8.000		8.000		Kjøpt fra bestemor i 1798		
201							4.700		?		
202						3.500	5.600		Kjøpt i 1839	7.100	
212						4.000			Kjøpt på auksjon i 1839	3.205	
H 11	1.250			3.000	3.000				Kjøpt på auks.1822 fra mor	2.704	Ble matr. 11
H 12	370								?		
H 13	900								Kjøpt/overtatt fra mor		Ble matr. 13
H 14	2.870	4.000	6.000	6.000	6000				Kjøpt/ overtatt fra mor		Ble matr. 14
H 16	40		4.900	4.500					Kjøpt på auksjon i 1827	4.100	Ble matr. 16
Gård									?		
8+8b			3.000	3.000	3.000				Kjøpt på auksjon		
15				500	1.500				Kjøpt på auksjon i 1827	1.295	
92				2.600	5.600				?		
93				1.000	1.000				?		
95				800	800				?		
22				200	200				?		
286				2.500	2.500				?		
91			800	1.500	1.500				Kjøpt i 1810	1.822	
84									Kjøpt på auksjon i 1826		
87		1.650	1.500						?		
Siøb									Kjøpt i 1820	600	
89									Kjøpt på auksjon i 1820	490	
274									Kjøpt i 1821	1.671	
88									Kjøpt i 1826	4.000	
15									Kjøpt på auksjon i 1825	1.295	
21									Overtar ½ i 1822	170	
tomt									Kjøpt i 1822	80	
H 14									Kjøpt på auk.1828	56	Solgt 1829 for

Opplysningene er hentet fra branntakster 1797-1842 og panteregistre 3-6 Arendal/Risør under Arendal byfogdkontor .SAK Valuta før 1817 er riksdaler, etter 1817 er spesidaler.

Årstallene øverst viser tidspunkt for branntaksering av husene.

Hus, eller Matr.nr 88 oppgis av F.Foss å tilhøre Anders Nilsen fra 1807-38, og av Johan Etters Beck fra 1838- 1849 (s171 og 167), men i følge pantergister nr6 henv.107-2 ble kjøpstadgården nr 88 solgt til AHD av M.Kallevig i 1826

Hus nr 88 og 203, som lå på Friholmen, forsvant under brannen i 1840.De ble oppført litt annerledes og under nye matrikelnummer etter brannen

**Tabell 4.2.9 Dedekams hypotekforretning i perioden 1816-1839**

Årstall	Reelle utlån- beløp I spesidaler*	Totale utlån pr årstall, subtrahert med antatte tilbakebetalte terminbeløp**	Reelle Antall nye lånetagere	Antatt tilbake- betalte terminer	Antatt rente- inntekt	Reelle avlyste summer
1816	2152	2152	2		86	0
1817	3222	5374	5	215	215	0
1818	5483	10642	3	537	425	0
1819	-	10105		1064	404	1200
1820	6540	15581	7	1010	623	200
1821	400	14971	1	1558	598	400
1822	500	13913	3	1497	556	800
1823	1050	13466	3	1391	538	4630
1824	-	12075		1346	483	400
1825	240	10969	1	1207	438	0
1826	3100	12862	3	1096	514	800
1827	1400	13166	1	1286	526	0
1828	1000	12880	1	1166	515	50
1829	681	12394	2	1288	495	400
1830	3844	14951	3	1239	598	0
1831	1800	15512	1	1495	620	0
1832	457	14474	2	1551	579	3440
1833	100	13023	1	1447	521	300
1834	900	12476	1	1302	499	690
1835	200	11374	1	1247	454	800
1836	736	10863	4	1137	434	200
1837	300	9990	1	1086	399	222
1838	500	9404	2	999	376	0
1839	150	8555	2	940	342	4320

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av panteregistre nr. 5 og 6 i Arendal og Risør byfogdarkiv, SAK.

\*Alle tallene, selv fra 1816 blir oppgitt som spesidaler i panteregisteret.

\*\* Logikken i dette kan illustreres ved å ta 1818 som eksempel: Totalt utlånt sum fra årene 1816 og 1817 var da 5374 spd. Ved så å trekke fra terminbeløp fra 1817 på 215 spd, samt å legge til det nye lånebeløpet fra 1818 ender vi på det oppførte utlånsbeløp for 1818, som blir 10642 spd.

Tabell 4.3.3

## Skipet Kronprins Fredriks frakter, utgifter og reparasjoner i årene 1814-1837

	Frakt	Utgifter i Utenlandsk havn	Utstyr/proviant I Arendal <sup>322</sup>	Tilbake (fortjenste)	Reparasjoner	Assuranse- Godtgj.
1814	-	-	-	-	-1277 74	
1815	16.822 9	-8.072 9	-7.223 9	1.526 10	-	
1816	54.827 5	-7.562 4	-7124 1	40.140	-	
1817/18/19/20	-	-	-	-	-	
1821	-	-	-415 74	-	-464 9	
1822	5.708 8	-3.974 4	-598 5	1.135 10	-1.667 3	
1823	5.748 5	-3.234 6	-759 3	1.754 8	-1.028	
1824	9.086 7	-4.612 6	-1.077 5	3.386 8	-	
1825	6.701	-4.196 1	-733 5	1.771 6	-	
1826	5.127	-2.720	-978 9	1.448 3	-	369 1
1827	5.480 6	-3.656 9	-576 3	1.247 6	-1.543 3	117 1
1828	5.292 7	-3.789 7	-466 5	1.035 7	-1.043	
1829	4.522 8	-2.251 3	-528 8	1.742 8	-	
1830	4.931 9	-3.294 3	-528 63	1.109		270
1831	5.549 3	-3.956 5	-281 5 2	1.311 5	-445 3	
1832	4.697 1	-3.313 2	- 444 58	939 6	-384 8	
1833	-	-	-	-	-	
1834	-	-	-	-	-	
1835	-	-	306 59	-	-1.205 5	
1836	-	-	* 347 58	-	-274 1	
1837	-	-	* 273 75	-	-714 97	

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av skipsregningers kopibok, pk 157,158 og 159 i P.Herl.priv. forr.ark. A-AA.

Valuta for 1814-1816 oppgis i riksbankdaler. Fra 1817 er den spesidaler. Fortjenesten er beregnet som differansen mellom fraktene og utgiftene både i utenlandsk havn og Arendal. Kostnadene til reparasjon kommer i tillegg. De kunne, som vi ser, bli godtgjort av assuranse. Noen av prisene var oppgitt i pund. Disse er omregnet etter Herlofsons egne oppgitte kurser.

<sup>322</sup> Utgifter i Arendal var stort sett proviant, (fortrinnsvis fra eget lager)diverse avgifter, lospenger, mindre utbedringer på skipet, utstyr til kahytt etc. **Det kommer ikke frem om det også inkluderte lønn til mannskapet.** Utgifter i utenlandsk havn innbefattet los- og havneavgifter, nødvendige utbedringer, proviant etc. Skipperen hadde fullmakt til å kunne trekke på agenten eller oppkjøperen i når han var i fremmed havn. Dette ble gjort opp siden i balanseregnskap mellom Herlofson og hans handelsforbindelser - og den endelige oversikten ble presentert i årsregnskapene. Dette kan vi få innblikk i frem til 1830 i hovedboken til Herlofson. Der kan vi også se hvem han hadde forbindelser med. Fra 1810-1820 hadde han Boulton & Baker som agent i London. (Boulton & Pelly fra 1816) Fra 1820-1821 med Georg Dorwilles. Etter dette finner vi ikke flere forbindelser til London. Derimot kan vi se at forbindelsen med agent Rydberg i København og T.L.Bendix i Amsterdam opphørte etter henholdsvis 1820 og 1822, for å bli erstattet med Fuhr & Søn i København fra 1823-1830 og Lorend am Ende i Hamburg fra 1820-1827. Ellers fraktet han for Th..Hefteye i Christiania fra 1817-1830. Han begynte å frakte fra Sverige allerede i 1822, men det kommer ikke frem hvem han fraktet for der.

### Tabell 4.3.4

#### Skipene Kronprins Fredrik og Constance Herlofsons forskjellige reisemål I årene 1814-1840

Årstall	London	Andre Eng.byer	Irland	Kanal- øyer	Holland	Frank- rike	Andre steder
1814		C 1	F2				
1815	F2	C 1	F1				
1816		C 1	C 1		F1 C 1		
1817					C 2	C 1	
1818					C 1	C 1	
1819		C 1				C 2	
1820		C 2				C 1	
1821	F1	1				C 2	
1822	F2					C 1	?
1823	F2			C 1		C 1	
1824	F3					C 4	
1825	F2	F1				C 3	
1826		F1 C1			F1	C 2	
1827	F1			C 2		F1 C 2	
1828	F3	C 2		C 1			
1829	F2	C 1					C 1
1830	F2					F1 C 1	
1831	F3			C 1		C 1	
1832	F2					C 3	
1833	F2	C 1		C 1		F1 C 2	
1834	F1					F1 C 3	
1835	F1					F1 C 2	
1836	F2					C 2	?
1837						F1 C 3	?
1838	F1			C 1		C 1	
1839	C 1					C (1)	
1840						C 2	

Tabellen viser alle reisene til skipene Kronprins Fredrik og Constance Herlofson til forskjellige havner og land i tidsrommet 1814 til 1842. Kronprins Fredriks` reiser er markert med **F** ved tallene til venstre i hver enkelt kolonne, mens Constance Herlofson er markert med **C** på høyre side i kolonnene. **Tallene** angir antall turer pr år

### Tabell 4.3.5

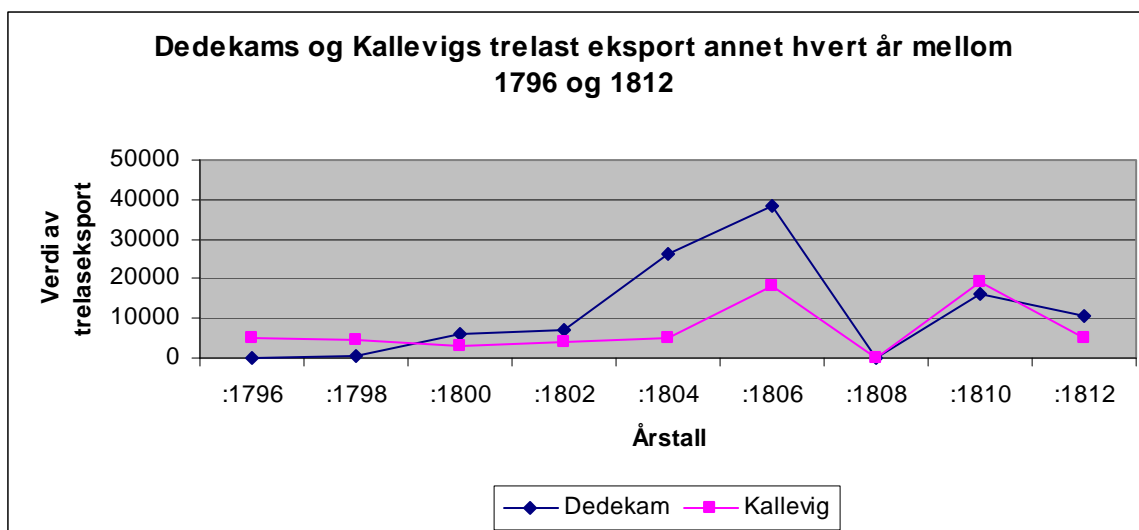
#### Herlofsons festekontrakter - inngått i perioden 1783-1832

Årstall	Antall	Type tomt	Leie
1783*	2	Hustomter	?
1784	1	Bryggetomt + sjøbod	6 daler
1802	1	Hustomt	2 ½ rd.
1807	3	Tomter	?
1814	2	Utmark	6 rbd rede sølv tilsammen
1815	4	Tomter	5,30 rbd tilsammen
1816	1	Tomt	2 sp.
1821	1	Tomt	1 ½ sp og 110 skilling rede sølv, samt 2 manns arbeidsdager
1823	2	Tomter	1 ½ sp, samt 2 manns arbeidsdager for den ene? for den andre
1824	1	Tomt	1 sp, samt 2 manns arbeidsdager
1825	1	Tomt	1 sp, samt 2 manns arbeidsdager
1826	1	Tomt	? sp
1827	3	Tomter	6 sp 48 skilling samt 2 manns arbeidsdager
1828	1	Tomt	3 sp, samt 2-3 manns arbeidsdager
1831	1	Tomt	5 sp, samt 3 manns arbeidsdager
1832	2	Tomt / Bryggefeste	1 sp, samt 1 manns arbeidsdag / 2 spd årlig, eller 50 spd kont.

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av panteregistre 3-6 for Arendal under Arendal byfogd.SAK. På grunn av de spesifiserte tallene er valutaen oppgitt i selve tabellen (rd = riksdaler - rbd = riksbankdaler – sp = spesidaler

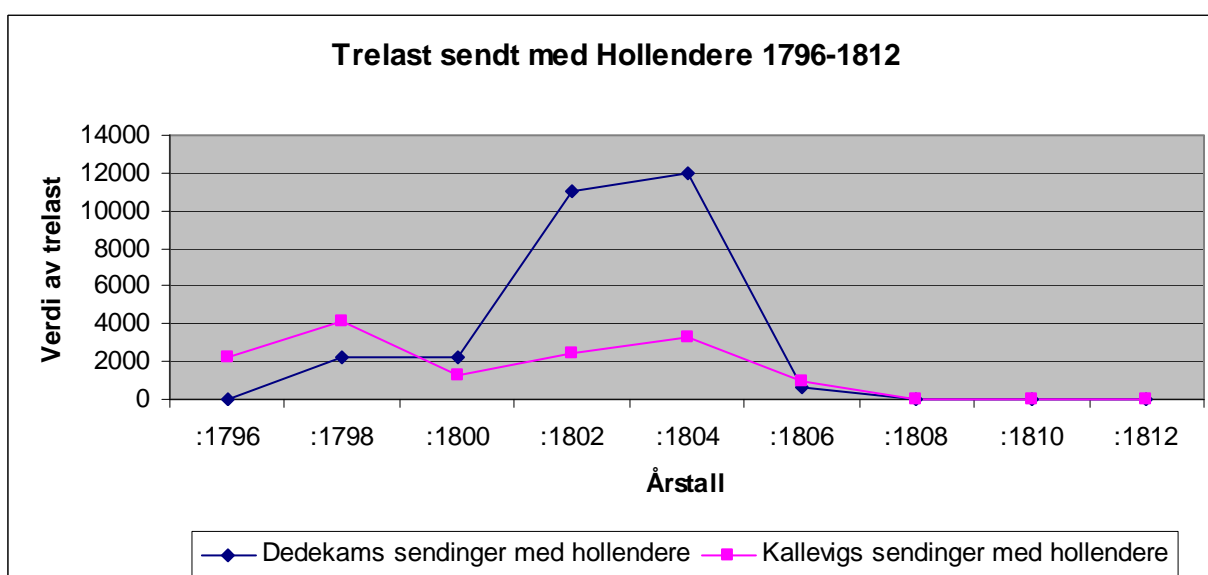
\* Familien Herlofsons festebrev før 1807 gjaldt tomter under Langsæ gård, som broren Edvard arvet etter morens død i 1809. Peter Herlofson overtok Langsæ igjen i 1814. Etter 1814 eide han altså både Strømsbo og Langsæ gårder.

**Figur 5.1**



Figuren er basert på tabellene 4.1.9 og 4.2.5

**Figur 5.2**



Figuren er basert på tabellene 4.1.8.b og 4.2.4.

## Vedlegg:

### **Herman Roosens forslag til forbedring av elvefølgingen 1823**

1. Han ville ha *duelige* formenn/ bestyrere for elvefløtingen (til erstatning for nylig avgåtte Haslund) til å begynne fløtingen og renske overalt. Dette skulle vært gjort for lenge siden. Man måtte rive vaser og fortsette arbeidet kontinuerlig for å forebygge tilstopning.

2. Sparsommelighet var viktig – formannen burde overta regnskapet og lønningen til arbeidsfolkene.

Han ville ansette en jurist for å få det hele i juridiske former – for eksempel advokat Schwach.

3. Han ville at uttak av Messel og Asdal bommer skulle skje med erfarne arbeidere som visste å utnytte flom – slik at flommen kunne utnyttes optimalt. Tellingene på Glom og Tveitsundet måtte derfor være nøyaktig.

4. Han mente at bomeierne ikke skulle/burde ha egen bestyrelse med bommene. De burde holde bommene i forsvarlig stand med tau etc. fordi de tok leie av andre. Han hevdet at Messel og Asdal bommer ikke var bra nok og spurte om manglene ved dem var der for å sikre bomeierne private fordeler?

Det var viktig med gode tau, i tilfelle storflom. Storflom var dessuten snart ventet. Ved manglende utbedring burde bomeierne ha ansvaret.

5. Elveinspektørene burde ha rett til å ta i bruk gamle bommer, eller utbedre de som var ødelagte på eget initiativ hvis det var nødvendig. Det måtte bare ikke overstige utgifter på 15 spd.

6. Alle måtte overholde påbudet om ikke å merke noe last før det kom frem til strandbakken, eller andre steder der det skulle ut i elven.

7. Roosen henstod forsømmelsen med følgingen ved Hushovd forrige år – men han hadde et stort tap på grunn av dette, og stod derfor til rest med sitt beløp til elvekassen. Han spurte om noen kunne legge ut for ham – de ville få trelast av ham som kompensasjon.

8. Han foreslo at noen tok en inspeksjon av og til for å forebygge ran av last langs elvefølgingen.

9. Han ville ha denne promemoria protokollført..

## Trelastpriser 1818 – 1833

Mars 1818: Fra norsk havn – solgt til hollandske skippere 10 sp sølv pr kl

Juni 1820: Trelast solgt på stedet (Kristiansand) 5-86 sp sølv = 10 sp papir pr kl.

Mai 1821: Trelast solgt på stedet 3-90 sp sølv = 6 30 sp papir pr kl

Trelast fra Christiania-England 8 -67 sp sølv = 15 sp papir pr kl

Trelast fra Christiania-Frankrike 6 sp sølv = 10 38 sp papir pr kl

Trelast - Danmark 4 50 sp sølv = 7 78 sp papir pr kl

1822: Trelast fra Moss-England 24 75 sp sølv = ? pr kl

Mai 1824: Trelast fra Fredrikshald 6 41 sp sølv = 9 sp papir pr kl

Trelast fra Fredrikshald 11 75 sp sølv = 15 sp papir pr kl

Trelast fra Christiania Furu 15 sp sølv = ? pr kl

Trelast fra Christiania Gran 9 50 sp sølv = ? pr kl

Trelast fra Arendal 9 10 sp sølv = 25 sp papir pr kl

1825: Gode planker til England 27 50 sp papir pr kl

Små bjelker til England 14 85 sp papir pr kl

Gode planker til Irland 19 8 sp papir pr kl

Gode planker til Frankrike 16 5 sp papir pr kl

Bra planker til Frankrike 15 4 sp papir pr kl

Middels planker til Frankrike 12 65 sp papir pr kl

Trelast vanlig kvalitet til Kanaløyene 11 sp papir pr kl

Trelast vanlig kvalitet til Holland 10 45 sp pair pr kl

Trelast vanlig kvalitet til Danmark 11 sp papir pr kl

Trelast dårlig kvalitet til Danmark 6 6 sp papir pr kl

Trelast enda dårligere kvalitet til Danmark 3 85 sp papir pr kl

Pris 1825 for 100 lester planker og bord fra Drammen:

500 pund til England, (ca 3000 spd = 30 spd pr lest)

360 pund til Irland, (ca 2160 spd = 21,60 spd pr lest)

300-230 pund til Frankrike, (ca 1600 spd = 16 spd pr lest)

200-120 pund til Danmark, (ca 960 spd = 9,6 spd pr lest)<sup>323</sup>

---

<sup>323</sup> Tveite 1963-64 s 10

1827: Trelast levert om bord	24 86 sp papir pr kl
1829:	18 39 sp papir pr kl
1830:	13 2 sp papir pr kl
1832:	12 50 sp papir pr kl
1833:	4 6 sp papir pr kl
	7 5 sp papir pr kl

Prisene er gjengitt fra O. Kristensen 1826, s 157-163

Omregningene fra pund er basert på kurser notert i P.Herlofsons skipsregnskaper pk 157/158 A-AA

og H.C.Foss samlinger, som inneholder tabeller over kurser på engelske pund fra 1817-1840Katalog over

H.C.Foss`samlinger 1000-1035, s 62-63 A-AA



## Litteratur

Braudel, Fernand 1988

*Kapitalismens dynamik*. Värnamo: Gidlunds forlag

Bull, Ida 1998

*De Trondhjemske handelshusene på 1700-tallet*. Trondheim:

Nr. 26 i skriftserie fra Historisk institutt NTNU.

Bergh Smith, Sverre 1927

*Skibsbyggeriet i Den Norske sjøfarts historie*, Oslo: Steenske forlag

Diesen, Einar 1973

Basert på opptegnelser av Olav Anton Aalholm.

*Slekten Herlofson gjennom 400 år*. Oslo: Kirstens boktrykkeri.

Dyrvik, Ståle m.fl.1979

*Norsk økonomisk historie 1500-1970*. Bergen : Universitetsforlaget

Foss, Frithjof 1893/1998

*Arendal byes historie*. Arendal: Tvedestrand boktrykkeri A/S

Hodne, Fritz og Ola H. Grytten 2000

*Norsk økonomi i det 19. århundre*, Bergen:

Fagbokforlaget Vigmonstad & Bjørke A/S

Johnsen, Berit Eide 1984

*Tradisjon eller kalkulasjon?* Oslo: Hovedoppgave i historie ved UiO

Kallevig, Elisabeth 1939

*Sjøfarten i Arendal 1815-1850*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum

Kanaldirektøren 1883

*Kanalvæsenets historie* b.8 Kra: Steenske Boktrykkeri

Keilhau, Wilhelm 1929

*Tidsrummet 1814 til omkring 1840 i Det norske folks liv og historie*

Oslo: H.Aschehoug & Co.

Kraft, Jens 1826

*Topographisk – Statistisk Beskrivelse over Kongeriget Norge, (1820-1835) del 3*

Christiania: Chr. Grøndahl

Kristiansen, Oskar 1925

*Penge og kapital, næringsveie.* Oslo: Cammermeyer.

Masdalen, Kjell-Olav 1998

*Arendals historie gjennom 500 år i Arendal byleksikon*

Friluftsförlaget

Mykland, Liv 2005

*Håndbok for statsarkivene.* Oslo: Universitetsforlaget.

Polak, Ada 1968

*Wolffs & Dorville: Et norsk-engelsk handelshus i London under*

*napoleonskrigene* Oslo: Universitetsforlaget

Rosenberg, Kjell 1979

*Havaricomisarens copibog. Et sjøhistorisk aktstykke.* Arendal:

Aust-Agder Arv 1977-1978

Salomonsens Konversationsleksikon 1915

København: Schultz A/s Forlagsbokhandel

Scheel, Fredrik 1923

*Trange tider 1814-1837 i Arendal fra fortid til nutid.*

Kristiania: Gyldendalske Bokhandel

Scheel, Fredrik 1935

*Den Norske sjøfarts historie, bind 2.1* Oslo: Steenske forlag

Schwach, Conrad Nicolai 1848/1992

*Erindringer af mit liv.* Arendal: Kilden Forlag.

Sejersted, Francis 1989

*En teori om den økonomiske og teknologiske utvikling i Norge i det 19. århundre i Demokratisk kapitalisme* Oslo: Universitetsforlaget

Sejersted, Francis 2002

*Fra Linderud til Eidsvold Værk 1792-1895* Oslo: Pax Forlag A/S

Sætra, Gustav G. 1980

*Embetsmann, bonde, borger.* Bergen: Hovedoppgave i historie ved UiB.

Sætra, Gustav G. 1984

*Skutehandelen i Nedenes i Skog og brennvin*

Studier i næringspolitisk besluttfattande i Norden på 1700-tallet

Universitetsforlaget

Tank, Roar 1923

*Arendal under eneveldet 1660-1814 i Arendal fra fortid til nutid*

Kristiania: Gyldendal Bokhandel

Thue, Johs. B. 1980

*Bergen og sjøfarten II Stavanger:* Aktietrykkeriet

Tveite, Stein 1963/1964

*Trelasthandelen 1688-1860* I årbok for Norsk Skobruksmuseum:

Elverum trykk

Worm-Müller, Jacob 1922 a.

*Christiania og krisen etter Naoleonskrigene* Kristiania:  
Grøndahl & søns boktrykkeri

Worm-Müller, Jacob 1922 b.

*Christiania Sparebank gjennom hundrede år* Christiania: Banken

Aalholh, Olav Anton 1983

*Handelshuset Thommesen – Smith Kragerø*: Naper Boktrykkeri

Aall, Jacob 1859

*Erindringer*, Christiania: J. W. Cappelen

## **Utrykte kilder**

### **Riksarkivet i Oslo (RA):**

#### **Generaltollkammeret:**

Tollbøker for inn- og utgående toll ved Arendal tolldistrikt – årene 1796, 1798, 1800, 1802, 1804, 1806, 1808, 1810 og 1812

#### **Revisjonsdepartementet:**

Tollbøker for inn- og utgående toll ved Arendal tolldistrikt – årene 1814, 1816, 1817, 1820, 1821, 1822, 1824, 1825, 1826, 1828, 1830, 1832, 1834 og 1836

### **Statsarkivet i Kristiansand (SAK):**

#### **Arendal byfogd:**

Panteregistre nr. 4, 5 og 6 – for årene 1797-1842

Notarialforretninger 1796 - 1842

#### **Branntakster for Arendal 1797-1847**

### **Aust-Agder Arkivet i Arendal (A-AA):**

#### **Nidarå Fellesfløtningsforening**

Trelasthandlernes forhandlingsprotokoll 1789-1852

De eksisterende tallbøkene for de øverste elvefølgings-distriktene for noen av årene mellom 1806-1850:

Drangstvedt-Reinfoss 1806-1858

Kjøruldsfoss-Tvedtsund 1806-1831

Gjøv 1806-1820

Suplandsfoss-Åmfoss 1806-1830

Katterås og Carlselvene 1806-1843

**Peter Herlofsons private forretningsarkiv:**

Pk.139: Journal over de beste skogene og handelsbønder i oplandet 1819

Dokumenter vedr. trelasthandelen

Pk.140: Kopibøker 1810-1817

Pk.141: Hovedbok 1799-1830

Pk.142: Hovedkontobok 1807-1830

Pk.143: Kontobok 1826-1842

Pk.157: Skipsregningers kopibok 1811-1842

Pk.158: Skipsregningers kopibok 1800-1824

Pk.159: Skipsregningers kopibok 1825-1842

Pk.160: Brennevinsbrenneri kassabok 1824 og 1830-1839

**Salve Kallevig & Sønns private forretningsarkiv:**

Pk.165: Regnskapsbok for havariforretning og kranleie 1823-1836,

Regnskapsbok 1808, def. regnskapsbok 1808, fragment av lastebok 1787 og 1791

Kontrabok 1788-1790

**Trykte kilder:**

**Aust-Agder Arkivet i Arendal (A-AA)**

**Nidarå Fellesfløtningsforening**

Trelasthandlernes forhandlingsprotokoll 1789-1852. Delene som angår møtereferatene er samlet i en trykket utgave

**Kanalvæsenets historie 1883**, Bind 8, Steenske boktrykkeri Chra.

